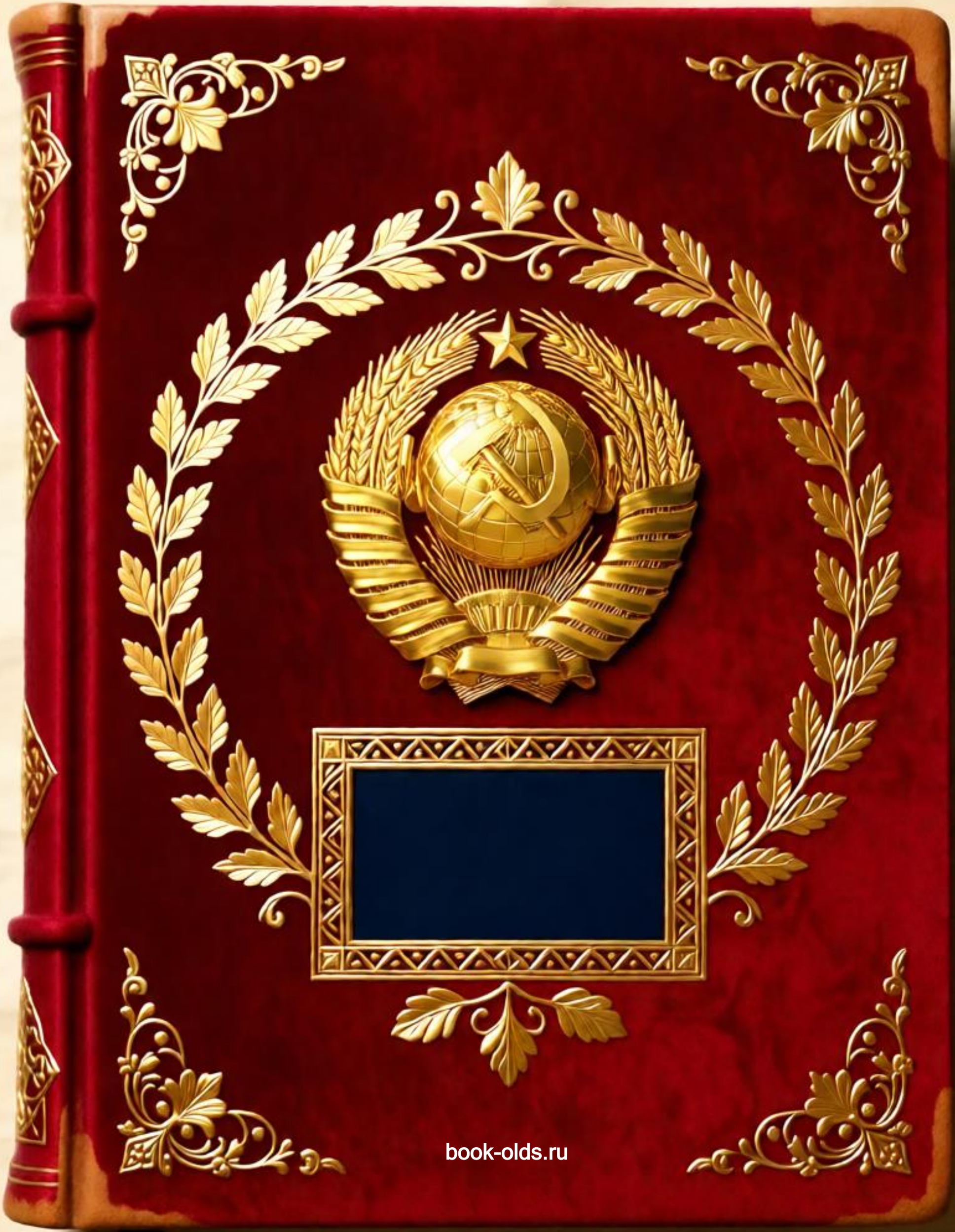


book-olds.ru

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ О БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЯХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ КБФ В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941-1945 ГГ.. Ч. 2. ОСНОВНЫЕ ОПЕРАЦ...

(https://www.prlib.
d756-461e-
8ee1-
2d6cc7356611/186

Описание

Военно-исторический отчет о боевых действиях Военно-Воздушных Сил КБФ в Отечественной войне 1941-1945 гг. / Штаб военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота. - Таллин : [Б. и.], 1946. - 31,7 x 22 см. - .
I. Штаб военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота.1. Государственная власть (коллекция).
Источник электронной копии: ПБ
Место хранения оригинала: ВМА
Ч. 2: Основные операции ВВС КБФ, проведенные за период Отечественной войны. - 1946. -258, [1] л. : черт., схем., табл. ; 31,7 x 22 см. -
На владельческой обл. наклейка с текстом: Военно-исторический отчет о боевых действиях ВВС КБФ в Отечественной войне 1941-1945 гг. Ч. 2. Основные операции, проведенные за период Отечественной войны. Машинописный текст. - Экз.: без обл., с рукоп. помет., во владельческом переплете.
.
1. Государственная власть (коллекция).
Источник электронной копии: ПБ
Место хранения оригинала: ВМА

(https://www.prlib.ru/sites/default/files/book_p
d756-461e-8ee1-2 864147

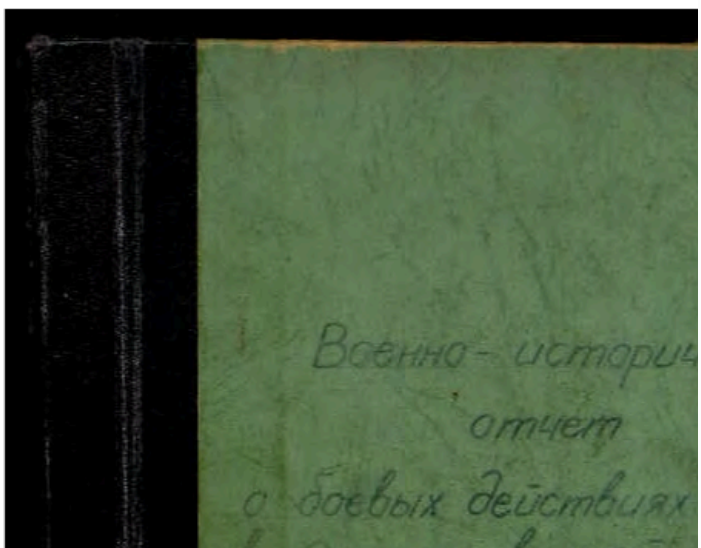
(https://www.prlib.ru/sites/default/files/book_p
d756-461e-8ee1-2 864147

(https://www.prlib.ru/sites/default/files/book_p
d756-461e-8ee1-2 864147

(https://www.prlib.ru/sites/default/files/book_p
d756-461e-8ee1-2d6cc7356611/1864147

()

Масштаб:2.00 Страница 1 из 533 Перейти



Военно-исторический

отчет

о боевых действиях ВВС КБФ

в Отечественной войне

1941 – 1945 гг.

Часть V

Основные операции, проведенные

за период Отечественной войны

38751

ВОЗВРАТИТЕ КНИГУ НЕ ПОЗЖЕ
обозначенного здесь срока

	ф 233224			

Тип. им. Котлякова. 4 — 5000000. 1982 г. ЛГ-087-01-509.
Цена 0 р. 58 к. за 100 шт.

В84762

Экз.№

ШТАБ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ КРАСНОЗНАМЕННОГО БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА.

ВОЕННО- ИСТОРИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ

О БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЯХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ К Б Ф

В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941-1945гг.

Военно-Морская Академия
ИНВ. № 88757
Ленинград, г. Фрунзе, ул. А.Н. Крылова

Ч А С Т Ь В Т О Р А Я

ОСНОВНЫЕ ОПЕРАЦИИ ВВС КБФ ПРОВЕДЕННЫЕ ЗА ПЕРИОД ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ.

НКВМФ ВМА ККФ им. адм. Макарова
Инв. № 3482
Отдел
Полка
СЕКРЕТНАЯ БИБЛИОТЕКА

БИБЛИОТЕКА
Военно-Морской академии им. Гречко А. А.

Таллин.

1946г.

а 233214

Колш – 2

ВМК – 94

– 95

Тар – 102

Инф – 193

Мед – 166

Аук – 189

Ист – 207

Кор. 220

Муз 224

Инд – 258

ВТОРАЯ ЧАСТЬ

ОСНОВНЫЕ ОПЕРАЦИИ ВВС КБФ, ПРОВЕДЕННЫЕ ЗА ВРЕМЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ.

1. ОПЕРАЦИИ ВВС КБФ НА КОММУНИКАЦИЯХ ПРОТИВНИКА В ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ И БАЛТИЙСКОМ МОРЕ.

Основными операциями ВВС КБФ на море, проведенными в течение всей войны, или на отдельных ее этапах, являются:

а) минно-заградительные операции на фарватерах, узкостях, портах и базах Финского залива и Балтийского моря;

б) систематические операции различных видов авиации по уничтожению транспортов и боевых кораблей противника в море;

в) крейсерские операции на коммуникациях противника в Финском, Рижском, Ботническом заливах и Балтийском море;

г/ групповые торпедные и торпедо-бомбовые удары групп низких торпедоносцев и бомбардировщиков - топмачтовиков по данным воздушной разведки.

До весны 1942 г. действия ВВС КБФ на море ограничивались минно-заградительными операциями самолетов-миноносцев и эпизодическими вылетами бомбардировщиков и штурмовиков по уничтожению транспортов и кораблей в базах и на переходе морем.

Всего за этот период было произведено 727 самолетовылетов, что составляет 10% от всех вылетов минно-торпедной, бомбардировочной и штурмовой авиации ВВС КБФ.

Такой малый процент боевого использования ударной авиации, для действий на море, является следствием ее малочисленности в составе ВВС КБФ и привлечением для выполнения задач на сухопутных участках фронта, продиктованным создавшейся обстановкой на театре.

К началу 1942 г. наступающие войска противника были остановлены на оборонительном рубеже, непосредственно перед Ленинградом.

В этой обстановке, борьба за Финский залив приобретает исключительно важное значение.

С весны 1942 г. противник создал систему ДОЗК на Гогландском рубеже, резко активизировал деятельность своих легких сил в западной и восточной частях Финского залива и приступил к интенсивным морским перевозкам через порты Таллин, Хельсинки, Котка, Нарва - Иыесу и др.

Нарушение оперативного режима противника в восточной части Финского залива и его морских перевозок, стало основной задачей ВВС КБФ.

С этого периода ВВС КБФ резко активизировали свою деятельность в Финском заливе и приступили к организации и выполнению систематических операций, направленных на создание благоприятного оперативного режима, для действий своих кораблей и на срыв морских перевозок противника.

А. МИННО-ЗАГРАДИТЕЛЬНЫЕ ОПЕРАЦИИ НА ФАРВАТЕРАХ, УЗКОСТЯХ, ПОРТАХ И БАЗАХ ФИНСКОГО ЗАЛИВА И БАЛТИЙСКОГО МОРЯ.

Минные постановки с самолетов по блокированию портов и ВМБ ВМБ противника начались с 28.06.41 г. и продолжались до окончания войны, нарастая из года в год.

В 1941 г. поставлено мин....	-	109 шт.
"1942 г. -"- "...	-	92 "
" 1943 г. -"- " ...	-	448 "
" 1944 г. -"- " ...	-	696 "
и за 4 месяца 1945 года поставлено мин.....	-	293 "
Всего поставлено мин	-	1638 шт.

Перед миноносной авиацией была поставлена задача - минными постановками самолетов блокировать порты противника, затруднить использование этих портов, втянуть в напряженную тральную работу, не только тральный, но и вспомогательный флот противника. В зимнее время, путем минных постановок в ледовые фарватеры - затруднить хождение кораблей противника по ледовым фарватерам, заставить его с помощью ледоколов пробивать новые фарватеры и нанести материальный ущарб.

В соответствии с поставленными задачами, была развернута боевая деятельность самолетов - миноносцев.

В 1941-42-43-х годах самолеты-миноносцы использовались для минных постановок на фарватерах к ВМБазам противника в Финском заливе: Хельсинки, Ловиза, Борго, Котка, Таллин.

Для постановок использовались мины МАВ-1 /парашютная/, АМГ-1 и со второй половины 1942 г. английская индукционная мина АМК-1У.

Мины МАВ-1 использовались для демонстративных постановок и ставились в светлое время суток, мины АМГ-1 и АМК-1У применялись для скрытых постановок и ставились в темное время суток.

Постановки в светлое время суток производились группой от 3 до 8 самолетов, ночью - одиночными самолетами, вылетавшими с небольшим временным интервалом, один за другим. Мины ставились днем банками по 1-3 мины, с таким расчетом, чтобы в каждой банке имелись мины с различными углублениями. Минные постановки ночью производились с одновременным бомбометанием береговых об"ектов, для отвлечения внимания противника.

Минные заграждения в 1941 - 1942 г.г. не подновлялись и противник имел возможность быстро вытралить наши мины и открыть движение.

В 1942 г. была произведена операция по постановке мин в проливе Бьерке-Зунд.

Данная операция проводилась, во взаимодействии с бомбардировочной и штурмовой авиацией, под прикрытием истребителей.

Операция прошла хорошо, потерь не было.

Противник был вынужден прекратить движение кораблей по проливу закрыть фарватер.

В 1943 году минные постановки стали систематически подновляться /Таллин, Хельсинки/. Вылетавшие самолеты-разведчики часто доносили о том, что противник усиленно тралит /по 5-6 пар ТЩ ТЩ/ места постановки мин, а ТР ТР или отстаиваются в портах или на подходе к порту, ожидая очищение фарватера.

Для борьбы с нашими миноносцами, противник, кроме увеличения количества зенитных батарей и прожекторов, выставлял на подходах к базам специальные корабли ПВО /Таллин/.

По мере продвижения фронта на запад, менялось и поле деятельности миноносной авиации, из Финского залива в Балтийское море, непосредственно к портам и ВМБазам Германии. С выходом наших войск на побережье Балтийского моря, самолеты-миноносцы, в соответствии с поставленными задачами, приступили к систематическим минным постановкам у ВМБ ВМБ Либава, Виндава, Данциг, Мемель.

Для постановки использовались отечественные индукционные мины АМД-500, АМД-1000 и английские мины А-5.

Для борьбы с нашими минными постановками, противник мобилизовал большое количество тральных средств и быстро очищал фарватеры к портам.

Необходимо добавить, что мины ставились у ворот аванпорта той или другой ВМБ, ставились ночью, а, следовательно, точность сбрасывания мин была относительная, так как с малой высоты на большой скорости попасть непосредственно в фарватер трудно, то противник имел возможность относительно быстро проверять и очищать необходимый фарватер и открывать движение транспортов.

Желательного успеха минные постановки не принесли. Необходимо, кроме постановки мин у аванпортов, в непосредственной близости к противнику, когда он определенно знает о произведенной постановке, использовать и якорные мины АМГ-1, для постановки в удалении от портов. Мины ставить банками, не соблюдая никакой системы, по 2-3 мины в банке одновременно, с различными срочностью и углублением, на пути вероятных подходов с моря к фарватерам и небольших глубинах, допускающих постановку мин. Такие минные заграждения заставляют противника распылить свои тральные средства на траление не только фарватеров, но и подходов к ним.

Вне всякого сомнения, что минные постановки с самолетов нанесли материальный ущерб противнику; в районе Риги подорвались: землечерпалка и крупный буксир. Кроме этого, были неоднократно перехвачены сигналы по радио о подрыве на минах кораблей противника, около берегов Финляндии. Более точных данных по эффективности минно-заградительных операций нет. Необходимо добавить, что в условиях той сложившейся обстановки на Балтийском театре, когда корабли КБФ не имели возможности производить минные постановки, миноносная авиация с поставленными перед ней задачами справилась.

В Ы В О Д Ы:

а/ Эффективность постановок:

Постановка мин на подходах к тому или иному порту, в небольших количествах по 5-7 мин, как это было при постановках у ВМБ Финляндии, не дает почти никакого эффекта.

Только систематические минные постановки или специальная минно-заградительная операция, проведенная в крупном масштабе,

6

дает положительные результаты. Примером этому служит операция по постановке мин в проливе Бьерке-Зунд и систематические минные постановки в Таллинской бухте, когда ТР ТР оставались на подходах к бухте или у пирсов, ожидая очищения фарватеров.

Постановка мин даже ночью, не говоря уже о постановке мин днем, непосредственно у аванпорта ВМБ или даже в гавани, т.е., когда противник знает наверняка, что прилетевший самолет поставил мины, дает мало эффекта /суда могут отстояться у пирсов, а необходимый фарватер может быть сравнительно быстро протрален/.

В целом, минные постановки принесли противнику значительный ущерб и себя оправдали.

Необходимо:

1. Минные постановки производить ночью в больших масштабах, во взаимодействии с бомбардировщиками, наносящими мощный бомбоудар по береговым об"ектам, для действительного отвлечения внимания противника от постановок.

2. При постановке использовать различные образцы мин, ставить их на различных глубинах и углублениях, с различными установками импульсов и приборов срочности.

3. Минные постановки производить не только непосредственно у портов, но и в удалении от них на всех вероятных подходах, добиваясь скрытности постановки.

4. Систематически наблюдать и подновлять выставленные минные заграждения.

5. Вести всеми возможными средствами наблюдение за минными полями, не допуская их траления.

Б. СИСТЕМАТИЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ АВИАЦИИ ПО УНИЧТОЖЕНИЮ ТР ТР И БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ ПРОТИВНИКА В МОРЕ.

Систематические операции ВВС КБФ по уничтожению ТР ТР и боевых кораблей в море, начали планироваться и проводиться с весны 1942 г. и продолжались до конца войны.

Основными формами оперативно-тактического использования ВВС КБФ в этих операциях применялись следующие:

1. Бомбардировочно-штурмовые удары небольшими группами штурмовиков.

2. Массированные бомбардировочные и бомбардировочно-штурмовые удары пикирующих бомбардировщиков и штурмовиков.

Конкретное применение перечисленных форм зависело от общей боевой и метеорологической обстановки, степени подготовки и готовности частей ВВС КБФ.

1. Бомбардировочно-штурмовые удары по ТР ТР и кораблям противника небольшими группами штурмовиков.

Необходимость применения штурмовиков для действий на море была вызвана боевой обстановкой, сложившейся в ФЗ к весне 1942 г.

Противник, стремясь заблокировать корабли КБФ в ФЗ и обеспечить безопасное плавание своим транспортам на коммуникациях, сразу же, после освобождения залива от льда, развернул активные операции, введя в Финский залив большое количество мелких боевых кораблей.

Мелкие боевые корабли /М,СКР,ТЩ,СКА и БДБ/, имея мощное зенитное вооружение и обладая хорошей маневренностью, были мало уязвимы от воздействия авиации с больших и средних высот.

Кроме того, наличие большого количества дней с неблагоприятными метеорологическими условиями на Балтийском театре, также ограничивало боевые возможности бомбардировщиков.

В этих условиях деятельность штурмовой авиации по уничтожению легких сил противника в ФЗ получила широкий размах.

7 ГШАП, базирующемуся на аэродромы Гражданка, Борки, была поставлена задача: "Систематическими действиями уничтожать корабли противника, несущие ДОЗК на Гогландском рубеже и нарушать перевозки противника на ближних коммуникациях Финского залива".

Решение этой задачи до августа 1943 г. - выполнялось систематическими бомбардировочно-штурмовыми ударами небольших групп штурмовиков.

Организация ударов.

В первый период боевые вылеты штурмовиков на уничтожение кораблей и транспортов противника в море производились исключительно по данным воздушной разведки 15 ОРАП.

После вылета самолетов-разведчиков 15 ОРАП, одна или две группы штурмовиков, по 4-6 самолетов в каждой и такое же количество групп истребителей прикрытия, приводилось в 20-25 минутную гото-

ность для действий по кораблям и транспортам противника в Ф 3, по данным ВР.

Получив соответствующие, для действий штурмовиков, разведывательные данные, подавалась команда на вылет.

По этой команде, выделенная группа штурмовиков и группа истребителей прикрытия, после непродолжительной / в течение 15-20 м/. подготовки, вылетали на выполнение полученного задания.

Подготовка к вылету складывалась из:

а/ нанесения на карту разведывательных данных и определения предполагаемого нахождения кораблей противника в момент удара;

б/ прокладки маршрута и определения профиля полета;

в/ указаний о порядке захода на цель и выхода из атаки;

г/сообщения о метеообстановке по маршруту и в районе цели.

Вопросы о порядке взлета, посадки, следования к цели и обратно, взаимодействия с истребителями прикрытия и другие - прорабатывались заранее.

А т а к а: заход на цель производился с одного направления, как правило, со стороны солнца.

Выход в атаку осуществлялся с противозенитным маневром, с потерей высоты до 1200 - 900 мтр. и затем последовательный ввод в планирование на цель, под углом 25-30° к диаметральной плоскости корабля.

При планировании до высоты 500- 400 мтр., корабли противника обстреливались РС, снарядами и пулями из пушек и пулеметов. С высоты 500-400 мтр. сбрасывалась серия авиабомб, в большинстве случаев по 4 ФАБ-100 на самолет, с минимальным временным интервалом. После сбрасывания бомб, штурмовики, с противозенитным маневром, выходили из зоны зенитного огня и возвращались на аэродром.

Такой способ боевого использования штурмовиков на море, хотя и обеспечивал достижение некоторых результатов, но имел следующие основные недостатки, которые в значительной степени снижали эффективность боевого использования штурмовиков.

1. Разведывательные данные в штаб 7 ГШАП передавались после посадки самолетов-разведчиков, по прошестии 1-1,5 часа после обнаружения противника.

9

На подготовку к вылету и следования в район цели затрачивалось еще такое же время.

В общей сумме, с момента обнаружения до момента удара проходило от 2 до 3 часов времени. За это время обнаруженные корабли могли не только изменить свой курс, но и вообще уйти и замаскироваться, пользуясь бухтами и шхерами Финского залива.

В результате такого положения и отсутствия у экипажей достаточных навыков в поиске кораблей в море, имели место случаи холостых вылетов из-за необнаружения цели.

2. Нанесение отдельных ударов небольшими группами штурмовиков /да еще при условии, когда атакуются одновременно несколько кораблей/ не достигало желаемых результатов. В большинстве случаев кораблям противника наносились повреждения, но они оставались на плаву, быстро отводились в базы и через некоторое время вновь вводились в строй.

В целях повышения эффективности боевого использования штурмовиков на море, учтя недостатки и опыт первого периода, были проведены следующие мероприятия:

1. Улучшена система разведывательного обеспечения.

2. От нанесения отдельных ударов, перешли к тактике эшелонированных действий несколькими небольшими группами штурмовиков.

В результате реализации этих мероприятий, вылеты штурмовиков стали производиться по разведывательным данными 15 ОРАП, получаемым по радио непосредственно от экипажей-разведчиков в момент наблюдения. В том случае, когда получаемые разведывательные данные были запоздалыми или сомнительными, силами самой дивизии организовывались доразведка и по ее данным, полученным по радио, производился вылет первой группы штурмовиков.

Вслед за вылетом первой группы, с небольшим интервалом по времени, вылетали последующие группы, взависимости от состава и важности обнаруженного противника.

При такой организации боевого использования, сразу же резко сократилось количество холостых вылетов, удары стали наноситься более целесообразно, подбитые и оставшиеся на плаву корабли, добивались последующими группами штурмовиков.

Эффективность боевых действий штурмовиков на море резко повысилась.

Эшелонированные бомбоштурмовые удары небольшими группами до июля 1943 г. оставались основной формой боевого использования штурмовиков. Всего за период, в течение 1942 г. и по июль 1943 г., на уничтожение кораблей и транспортов противника в ФЗ штурмовиками произведено 246 самолетовылетов.

Потоплено: 12 ТР, 9 СКР, 2 ТЩ, 23 СКА, кан.лодка и 6 барж.
Повреждено: 3 ТР, 15 СКР, ТЩ, 16 СКА и 5 барж.
Свои потери: 10 ИЛ-2, из них: 8 - сбиты огнем ЗА и автоматов и 2 истребителями противника.

2. Массированные бомбардировочно-штурмовые удары по ТР ТР и кораблям противника.

После ощутительных ударов наших торпедоносцев и штурмовиков, противник, начиная с июля 1943 г., все свои перевозки и операции легких сил стал производить или в течение темного времени суток, или при организации мощного противовоздушного обеспечения днем.

В светлое время суток, при хорошей и ясной погоде, переход транспортов производился под охраной значительного количества боевых кораблей, имеющих мощное зенитное вооружение и под прикрытием непрерывно патрулирующих истребителей.

Кроме того, имея густую сеть постов наблюдения и средства радиолокации, противник обладал возможностью своевременно засекать полеты наших самолетов и организовывать вылеты своих истребителей на перехват.

В этих условиях, способ нанесения эшелонированных ударов небольшими группами штурмовиков, оказался недостаточно эффективным, так как последовательно идущие друг за другом небольшие группы штурмовиков поочередно подвергались противодействию превосходных сил противника, несли большие потери, не достигая желаемых результатов.

В связи с этим, ВВС КБФ, продолжая наносить эшелонированные удары небольшими группами штурмовиков в условиях ограниченной погоды, в августе 1943 г. приступили к организации и нанесению массированных бомбардировочно-штурмовых ударов, в условиях ясной и хорошей погоды.

Переход штурмовиков к тактие нанесения массированных ударов обеспечивался целым рядом проведенных к этому времени организационных мероприятий. Вместо существующего одного штурмового авиаполка, входившего в состав 8 МТАД, была сформирована 9 штурмовая авиадивизия.

В состав 9 штурмовой авиадивизии входили два полка штурмовиков 7 и 35 ШАП, полк и две авиаэскадрильи истребителей прикрытия - 14 ГИАП, 12 КОАЭ и 25 ИАЭ.

Кроме того, базирование 9 ШАД было приближено к району непосредственных действий штурмовиков.

35 ШАП, 12 КОАЭ и 25 ИАЭ базировались на аэродром Горы Валдай, одна АЭ 7 ГПШАП на аэродром Сескар и две АЭ 7 ГПШАП и 14 ГИАП на аэродром Борки.

Организация массированных ударов.

В начале массированные удары наносились силами одной штурмовой дивизии и поэтому организация этих ударов осуществлялась непосредственно командиром дивизии через свой штаб.

Массированные удары производились по заранее разработанному и проработанному с летным составом плану.

Планом предусматривалось:

а/ организация разведки и наведения;

б/ группа штурмовиков для подавления зенитного огня кораблей;

в/ ударные группы, расчитанные на достижение желаемых результатов;

г/ состав истребительного прикрытия штурмовиков;

д/ организация фотоконтроля результатов удара.

Как правило, к нанесению массированных ударов привлекались все подготовленные экипажи и летчики-истребители исправных к тому времени самолетов.

Разведка на себя и наведение осуществлялись истребителями дивизии, базирующимися на ближайший к району цели, аэродром Сескар. После вылета разведчика, штурмовики и истребители прикрытия, назначенные для нанесения массированного удара, приводились в повышенную готовность, ожидая данных самолетов-разведчиков.

Получив соответствующие разведывательные данные и санкцию Командующего ВВС КБФ на производство массированного удара, командир дивизии давал указания частям на вылет.

12

Взлет, сбор, полет к цели, порядок и последовательность атаки, выход из атаки и возвращение на аэродром, производились в соответствии предварительного проигрыша полета и указаний, данных непосредственно перед вылетом.

Как правило, полет к цели производился в общем строю под командованием одного из командиров штурмовых полков. При подходе к цели ведущий оценивал обстановку и подавал команду на атаку целей.

Первыми выходили в атаку штурмовики, имеющие задачу огнем РС, пушек, пулеметов и сбрасыванием мелких осколочных бомб, подавить зенитную оборону кораблей противника.

Непосредственно за группой подавления, с одного или с двух направлений, выходили в атаку ударные группы штурмовиков.

После выхода из атаки, штурмовики и истребители прикрытия в общем боевом порядке возвращались на свои аэродромы.

Такой способ боевого использования штурмовиков оказался настолько эффективным, что противник, после ряда массированных ударов, вынужден был с октября 1943 г. резко сократить дневные перевозки и деятельность своих кораблей на участке Нарва - Гогланд, Котка.

С этого времени корабли противника в хорошую погоду днем, как правило, отстаивались в бухтах и шхерах Финского залива и активизировали свою деятельность в темное время суток и днем, при наличии плохой погоды. Однако, с весны 1944 г. в связи с выходом частей Красной Армии на Нарвский оборонительный рубеж, противник вновь активизировал деятельность своих кораблей в Нарвском заливе.

Начиная с марта 1942 г. в Нарвском заливе ежедневно обнаруживалась группа кораблей противника в количестве 8-16 единиц, включая ТЩ, СКР, СКА, БДБ.

Данные корабли производили минные постановки, траление и несли ДОЗК, прикрывая фланг своей армии.

Для действий против этой группы кораблей противника, были выделены и нацелены штурмовики 9 ШАД, пикирующие бомбардировщики 8 МТАД и с июня 1944 г., штурмовики 11 ШАД.

Данная задача, в условиях хорошей погоды, решалась методом нанесения массированных бомбо-штурмовых ударов пикирующих бомбардировщиков и штурмовиков, или только штурмовиков.

В условиях ограниченной погоды / низкая облачность, плохая видимость/ уничтожение кораблей противника в Нарвском заливе производилось путем нанесения последовательных ударов небольшими группами штурмовиков.

13

Действия ВВС КБФ по кораблям противника в Нарвском заливе производились в течение всей весенне-летней кампании, начиная с марта и до 6 сентября 1944 г.

Массированные удары, во взаимодействии штурмовиков 9 ШАД и 11 ШАД, с пикирующими бомбардировщиками 8 МТАД, производились по специальному плану, разработанному штабом ВВС КБФ.

Первые массированные удары по кораблям противника в Нарвском заливе производились таким же способом, как и в 1943 г. В этих ударах, помимо увеличения общей численности участвующих штурмовиков и истребителей прикрытия, участвовали группы пикирующих бомбардировщиков.

Довольно значительные потери, понесенные противником в результате первых массированных ударов, заставили его усилить ПВО своих кораблей.

Отряд кораблей был увеличен включением в состав его быстроходных десантных барж, походный порядок постоянно строился ордером ПВО. Кроме того, противник, используя аэродромы Раквере, Кахула и Кохтла, значительно усилил истребительное прикрытие кораблей.

Возросшее противодействие противника привело к увеличению боевых потерь нашей авиации и снижению эффективности ударов.

Потребовались изыскания и применение новых более эффективных форм и методов боевого использования авиации против кораблей противника в Нарвском заливе.

В апреле и начале мая месяцев в штурмовых частях началась тренировка лучших экипажей в топмачтовом способе бомбометания.

После отработки техники топматовового бомбометания и тактических приемов использования топмачтовиков, ВВС КБФ приступили к боевому использованию топмачтовиков.

Массированные удары, с применением топмачтовиков.

Первый массированный удар, с применением группы топмачтовиков, был произведен 16 мая 1944 г. по отряду дозорных кораблей в Нарвском заливе.

В 08.55 воздушной разведкой в 25 км.севернее Асери было обнаружено 3 СКР, 3 ТЩ, 5 СКА, 4 БДБ. Всего 15 единиц.

Для их уничтожения было выделено 18-ПЕ-2, 20 ИЛ-2 /из них: 9 топмачтовиков/ и 59 истребителей прикрытия. Вследствие невозможности осуществить скрытый и внезапный подход к цели, успех операции строился на принципе силы.

14

С этой целью, помимо истребителей непосредственного прикрытия, в район цели за 3-5 минут до удара высылались 12 ЛА-5, с задачей "выметания" истребителей противника из района действий наших самолетов.

Как и было предусмотрено планом, первыми производили атаки с горизоного полета 18 ПЕ-2, сбросив с высоты 2000 мтр.696 АО-10 и 72 ФАБ-100. Удар 18 ПЕ-2 был расчитан не только на потопление отдельных кораблей, но и на рассредоточение и подавление зенитной обороны кораблей противника.

Через 20-30 секунд после атаки самолетов ПЕ-2, с высоты 1400-300 мтр., с планирования, нанесли удар 11 ИЛ-2, израсходовав по цели 182 АО-25, 29 РС-82, 10 снарядов и 3500 патронов.

Удар этой группы также имел задачу надежно подавить зенитный огонь противника и обеспечить беспрепятственную атаку группы топматочиков.

Непосредственно за группой 11 ИЛ-2, с высоты 15-25 мтр., звеньями в строю фронта, произвели атаку 9 ИЛ-2 - топмачтовики.

В результате произведенного удара, было потоплено: 3 ТЩ, 2 СКА и один СКР поврежден. В воздушных боях сбито 8 ФВ-190 и с нашей стороны 3 ИЛ-2 из группы топмачтовиков и 3 ЯК-9 из группы непосредственного прикрытия топмачтовиков. Потерь от зенитного огня не было.

Основными причинами потерь являются:

а/ растянутый боевой порядок топмачтовиков при выходе в атаку, вследствие чего истребителям противника удавалось прорываться к отдаленым штурмовикам и производить атаку;

б/ недостаточная отработка организации взаимодействия и атаки истребительного прикрытия, при нанесении массированных ударов, с участием топмачтовиков.

Несмотря на значительные потери, подобный способ нанесения массированных ударов, с участием топмачтовиков, оказался наиболее эффективным и нашел широкое применение в дальнейших боевых действиях ВВС КБФ на море.

Это можно подтвердить следующим сравнением:

За период с 5.03 по 15.05.44 г.по кораблям противника в Нарвском заливе было произведено 305 самолетовылетов ПЕ-2 и 915 самолетовылетов ИЛ-2 / массированные удары без участия топмачтовиков/.

Потоплено: 4 ТР, 16 СКР, 17 ТЩ, 8 БДБ, 19 СКА.
В среднем, на каждый потопленный корабль приходилось 19 самолетовылетов.

За период с 16.05. по 29.05.44 гг на выполнение этой задачи, с применением топмачтовиков, произведено 26 самолетовылетов ПЕ-2 и 109 самолетовылетов ИЛ-2, из которых 32 вылета падают на топмачтовиков. Потоплено: 2 СКР, 8 ТЩ, 3 БДБ, 6 СКА. В среднем на каждый потопленный корабль приходилось только 7 самолетовылетов.

Таким образом, из сопоставления этих цифр можно сделать вывод о том, что с применением топмачтовиков эффективность бомбоштурмовых ударов увеличивалась почти в три раза.

Преимущество топмачтового метода бомбометания, особенно, было отражено в операции по уничтожению основного ядра дозорных кораблей противника в Нарвском заливе, проведенной в течение 20-21.07.44 г.

В процессе этой операции по группе обнаруженных кораблей в составе 3 СКР, 4 ТЩ и 6 СКА было последовательно произведено 7 массированных бомбо-штурмовых ударов, с применением групп топмачтовиков.

Всего было произведено 465 самолетовылетов, из них: 259 штурмовиками и 206 истребителями прикрытия. В результате проведенной операции, обнаруженная группа кораблей противника в составе: 3 СКР, 4 ТЩ, 6 СКА была полностью потоплена. Начиная с этого времени, корабли противника в Нарвском заливе только ночью появлялись, а к рассвету уходили за пределы досягаемости штурмовиков.

Всего по кораблям противника в Нарвском заливе, в течение 1944 г., было произведено 5331 самолетвылет, из них:

бомбардировщиками 331,
штурмовиками ИЛ-2 1842,
истребителями прикрытия.... 3158.

За этот период потоплено 4 ТР, 16 БДБ, 26 СКР, 38 ТЩ и 27 СКА. В воздушных боях сбито 185 самолетов противника.

Наши потери составляют 198 самолетов, из них: 88 штурмовиков и 110 истребителей.

Таким образом, систематические боевые действия ВВС КБФ по кораблям легких сил противника в Финском заливе создавали и постоянно поддерживали благоприятный оперативный режим для нашего флота и закончились полным разгромом отряда кораблей в Нарвском заливе.

Приобретенный опыт боевого использования штурмовой и бомбардировочной авиации против кораблей в ФЗ успешно применялся и в дальнейшем ходе войны на коммуникациях в устье ФЗ, в районе островов Моозундского архипелага, на участках Либава, Мемель, Пиллау, Данцигская бухта, м. Хель, Свинемюнде.

16

Основными формами оперативно-тактического использования штурмовиков и пикирующих бомбардировщиков в этот период являлись:

1. Нанесение комбинированных массированных ударов силами штурмовиков и пикировщиков, под мощным прикрытием истребителей.

2. Нанесение массированных ударов силами одних штурмовиков под мощным прикрытием истребителей.

3. Нанесение эшелонированных ударов группами по 6-8 штурмовиков, под прикрытием истребителей.

Перечисленные формы имеют как положительные, так и отрицательные свойства и поэтому их применение исходило из учета общих условий, в зависимости от боевой и метеорологической обстановки.

Преимущества массированных ударов.

1.Удар наносится в короткий промежуток времени большим количеством самолетов, атакующих цель с различных высот и различными способами, чем достигается рассредоточение средств ПВО противника.

2.При организации, имеется возможность выделить специальные силы для надежного подавления средств зенитной обороны.

3.Позволяет, помимо истребителей непосредственного прикрытия, создать мощный кулак истребителей свободного воздушного боя.

Недостатки:

1. Требует сложной организации и большого времени на подготовку.
2. Увеличивается время взлета, сбора и посадки, что приводит к сокращению практического радиуса действий штурмовиков.
3. Затрудняет использование молодого летного состава, не имеющего практики действий в составе больших групп.
4. Удлиняется время подготовки к нанесению повторных ударов, что позволяет быстро движущемуся противнику уйти от преследования.

Преимущества эшелонированных ударов небольшими группами.

1. Требует менее сложной организации и, при этом, сокращается время с момента обнаружения до момента удара/ так как первый удар наносится группой, находящейся в дежурстве/.

2. Позволяет полностью использовать результаты ударов предыдущих групп - добивать недобитые корабли.

3. Облегчает свободу маневрирования и точность прицеливания.

4. Держит корабли противника под непрерывным воздействием, не давая ему времени на исправление повреждений.

Недочеты:

1. Требует большого расхода истребительного прикрытия, что не всегда возможно.

2. Удар, особенно по большим отрядам кораблей, наносится без достаточного предварительного подавления средств зенитной обороны, что увеличивает потери штурмовиков.

3. Последовательно идущие друг за другом набольшие группы штурмовиков не рассредотачивают средства ПВО противника, а наоборот, заранее концентрируют их на очередную встречу штурмовиков.

В Ы В О Д Ы.

Анализируя боевую деятельность штурмовиков и пикирующих бомбардировщиков в систематических операциях по уничтожению кораблей и транспортов противника в ФЗ и БМ, необходимо сделать следующие основные выводы:

1. В результате систематических действий штурмовиков и пикирующих бомбардировщиков, легкие силы противника и его морские коммуникации находились под непрерывным и эффективным воздействием нашей авиации.

Большие потери транспортов и боевых кораблей вынудили противника резко сократить морские перевозки и ограничивать операции своих легких сил. Все это содействовало созданию и поддержанию благоприятного оперативного режима для действий своих кораблей КБФ.

2. В процессе действий были выработаны и оказались наиболее эффективными следующие формы оперативно-тактического использования штурмовиков и пикирующих бомбардировщиков.

а/ массированные комбинированные удары штурмовиков и пикирующих бомбардировщиков, под мощным прикрытием истребителей, с применением топмачтовиков и бомбометания с планирования, со сбрасыванием бомб с высоты 150-100 мтр.

БИБЛИОТЕКА
Военно-Морской
академии им. Гречко А. А.

Такие удары должны наноситься днем в условиях хорошей погоды и по противнику, имеющему мощную зенитную оборону и истребительное прикрытие.

При отсутствии пикирующих бомбардировщиков, в условиях неблагоприятной для них погоды, массированные удары наносятся силами одних штурмовиков и истребителей прикрытия;

б/ эшелонированные удары группами по 6-8 штурмовиков, под прикрытием истребителей, наносятся днем в условиях ограниченной погоды и по небольшим отрядам кораблей и транспортам, имеющим слабую систему ПВО;

в/ отдельные бомбо-штурмовые удары небольшими группами штурмовиков наносятся днем в условиях хорошей и ограниченной погоды по отдельным транспортам и мелким боевым кораблям;

г/ бомбо-штурмовые удары одиночных самолетов и небольших групп по транспортам и кораблям противника ночью и днем, в условиях плохой погоды.

3. Эффективность боевого использования штурмовиков и пикирующих бомбардировщиков на море во многом зависело от организации разведывательного обеспечения.

Практика организации и ведения разведки и доразведки /внутри каждой дивизии/ "на себя" целиком себя оправдала.

В. КРЕЙСЕРСКИЕ ОПЕРАЦИИ НА КОММУНИКАЦИЯХ ПРОТИВНИКА В ФИНСКОМ, РИЖСКОМ, БОТНИЧЕСКОМ ЗАЛИВАХ И БАЛТИЙСКОМ МОРЕ.

Основоположником крейсерских полетов является торпедоносная авиация Военно-Воздушных Сил КБФ.

Крейсерские полеты или полеты на "свободную охоту" начались с 8 октября 1942 г. и получили широкое распространение в 1943 и 1944 г.г.

Чтобы дать исчерпывающий анализ крейсерским операциям, проводимым ВВС КБФ, необходимо последовательно остановиться на основных этапах их развития.

Для крейсерских полетов торпедоносцев характерны следующие этапы:

а/осень 1942 г. - полеты в ФЗ на ближних коммуникациях;

б/ кампания 1943 г.- полеты на дальних коммуникациях в БМ;

в/ крейсерские операции на ближних коммуникациях противника в 1944-45 г.г.

19

КРЕЙСЕРСКИЕ ОПЕРАЦИИ 1942 ГОДА.

Особенности Балтийского театра и сложившаяся в 1942 году обстановка к этому времени, создавали особые трудности для действий нашей авиации на морском секторе.

В руках противника оказались оба берега ФЗ почти до самого Ленинграда и крупные острова Тютерс и Гогланд, имеющие важное оперативное значение.

Полеты в ФЗ и обратно производились по одному и тому же маршруту на виду многочисленных постов ВНОС и дозорных кораблей противника. Зная об этих пролетах, противник стремился создать целый ряд воздушных барьеров для перехвата наших торпедоносцев, используя приближные аэродромы.

В этих условиях использование торпедоносной авиации для борьбы на море стало возможным лишь с наступлением осенних погод.

Крейсерские полеты, основанные на принципе " свободного поиска" и внезапной атаки корабля, стали выполняться, начиная с 8 октября, в условиях светлого времени суток.

Полеты в условиях пониженной видимости и низкой облачности давали одиночным самолетам -торпедоносцам, при встречах с истребителями противника, возможность уйти в облачность и при обнаружении корабля, внезапно произвести торпедную атаку.

Поиск кораблей производился на высотах 50-150 мтр., визуально в районах наиболее вероятной встречи с кораблями противника.
По обнаружении противника и определении аргументов движения цели /курсового угла, скорости/ торпедоносец снижался до высоты сбрасывания торпеды 25-30 мтр. и на скорости не более 300 км. в час, с дистанции 400-700 мтр., сбрасывал торпеду.

Результаты атаки наблюдал после выхода из облачности в сторону от цели.

При наличии рваной облачности в районе аэродрома и сплошной в Финском заливе, вылеты торпедоносцев прикрывались истребителями.

Обычно, группа истребителей обеспечивала торпедоносцам пролет наиболее вероятной зоны встречи с истребителями противника /до мердиана о.Гогланд/.

Отсечение ИА противника, при возвращении торпедоносцев в базу, выполняли находившиеся на передовых аэродромах в готовности дежур-

ные подразделения наших истребителей.

Наиболее характерными полетами на крейсерство в этот начальный период, в 1942 г., являлись следующие:

8 октября 1942 г. - Два самолета ДБ-3 с экипажами: капитан БАЛЕБИН, капитан КОМАРОВ; майор АЛАТЫРЦЕВ, ст.лейтенант КОШЕЛЕВ, в 17.56 вылетели в крейсерский полет в Финский залив. Метеоусловия в районе аэродрома были следующие: облачность 10 баллов, Н-300 мтр., видимость 10 км. Идя по маршруту, в районе о.Сескар встретились с облачностью 10 баллов, Н-800 мтр., видимость 10 клм. Из-за несоответствия метеоусловий, полет прекратили и возвратились на свой аэродром - произвели посадку с торпедами.

13 октября 1942 г.

а/ Два самолета с экипажами: капитан БАЛЕБИН, капитан КОМАРОВ; ст.лейтенант РАЗГОНИН, ст.лейтенант ЧЕРНЫХ, в 16.39 вылетели в крейсерский полет на уничтожение кораблей противника в Финском заливе.

Полет производился под прикрытием низкой облачности.
В 3 клм.к югу от острова Соммерс, в точке Ш-60°09' Д-27°37' атаковали 2 СКР, идущих кильватерной колонной, курсом 90°, ход 3-4 узла.

В 17.14 с дистанции 1500 мтр., КУ-90°, Н-20 мтр. скорость самолета 250 к/ч:, БК-260°, углубление торпеды 1 стр., сбросили торпеды. СКР, после залпов, повернул на торпеды и торпеды прошли мимо.

Самолеты, при выходе в атаку, обстреляны огнем ЗА, автоматов и ЗП с СКР. После атаки, самолеты сделали над целью 2 круга, наблюдая за результатыми атаки и взяли курс на аэродром.

По маршруту на аэродром, в 17.25 в 1-2 км.южнее острова Соссерс, на Н-50-75 мтр. были атакованы 6-ю ФД-21.

В результате воздушного боя, стелок-радист сержант БЫКОВ сбил 1 ФД-21, самолет противника упал в воду в районе банки Клюз.

Второй ФД-21 сбит при повторной атаке, стрелком-радистом старшиной ЛУКАШЕВЫМ; самолет упал в районе банки Демонстейнская.

Третий ФД-21 загорелся в воздуже и, сбивая пламя эволюциями самолета, ушел курсом на юг.

Истребители ФД-21 атаки производили до маяка Шепелев.

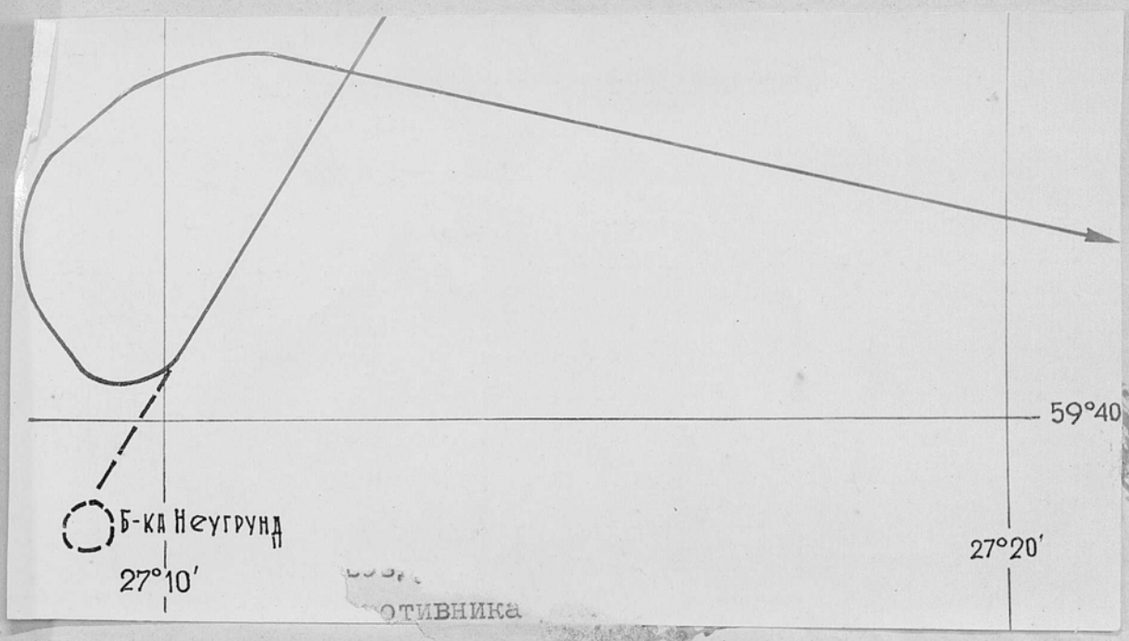
Самолеты ДБ-3, встав под защиту своих батарей береговой обороны, сделали над ними два круга. Истребители противника ушли курсом на запад. В результате боя, самолет капитана БАЛЕБИНА имеет одну пушечную и до 30 пулеметных пробоин; самолет старшего лейтенанта

21

РАЗГОНИНА имеет много пулевых пробоин.
Метеоусловия: облачность 8-9 баллов , Н-500 мтр., видимость до одного клм., ветер - норд-вест 4 м/с, море 2 балла.

б/ Два самолета ДБ-3 с экипажами : капитан ПЯТКОВ, капитан ШЕВЧЕНКО; лейтенант НОВИЦКИЙ, мл.лейтенант ПРОСВИРЯК, вылетели с той же задачей. Пройдя по маршруту Сестрорецк, Лавенсаари, капитан ПЯТКОВ , обнаружив на горизонте о-в с башней Вигрунд, принял ее за корабль и вышел в атаку, с Д-7 каб.сбросил торпеду; ударившись о берег, торпеда взорвалась.

Летчик НОВИЦКИЙ, опознав башню, торпеду не сбросил, а,обстреляв башню из пулеметов, произвел посадку с торпедой на аэродроме.
Метеоусловия: облачность 10 баллов, Н-100 мтр.,дождь,видимость 800-1000 мтр., море 2 балла, ветер - норд-вест.



19 октября 942 г.

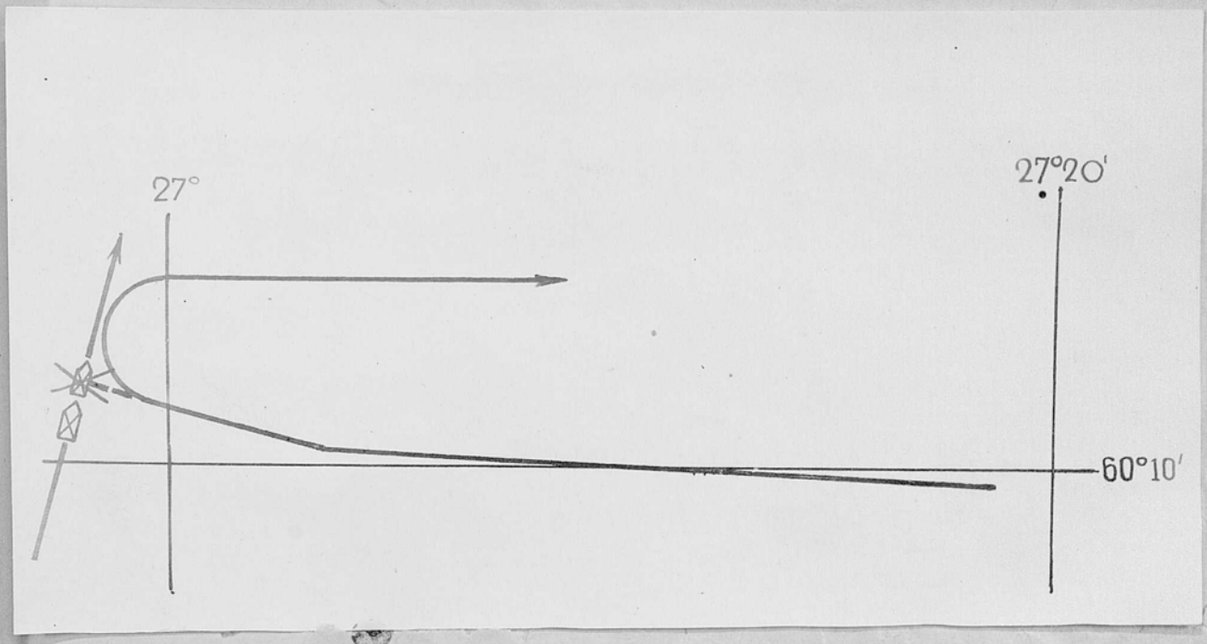
а/ Два самолета ДБ-3, с экипажами: капитан БАЛЕБИН,капитан ЮМАРОВ, лейтенант НОВИЦКИЙ, мл.лейтенант ПРОСВИРЯК в 10.55 вылетали в крейсерский полет на уничтожение кораблей противника в Финском заливе: обследовать квадрат Хельсинки, Таллин, Палдиски,Ханко.
Капитан БАЛЕБИН имел задание обследовать сев.пловину залива; лейтенант НОВИЦКИЙ - южную.

Лейтенант НОВИЦКИЙ, пройдя по маршруту Сестрорецк-Лавенсаари-Б.Тютерс, попав в полосу дождя, возвратился и произвел посадку на свой аэродром с торпедой. Капитан БАЛЕБИН, пройдя по маршруту

Сестрорецк - Лавенсаари, обнаружил в точке Ш-60°11' Д-20°58' 2 СКР, идущих кильватерной колонной, курсом 15°, ход 6-7 узлов. Приняв решение атаковать головной СКР, лег на курс 310°, по приходе на дистанцию 25 каб., лег на курс прямого сближения.

В 12.17 сбросил торпеду, имея: Д-800-900 мтр., КУ-90°, Н-15м., скорость самолета 240 к/ч, БК-285. Экипаж наблюдал попадание торпеды в СКР. Корабль переломился пополам и затонул. Уход после атаки разворотом вправо на курс 15° и с набором высоты в облачность. Развернулся на курс 105° и, сделав два круга в районе атаки, с целью наблюдения за результатами, лег на курс в базу.

Самолет подошел к цели скрытно, маскируясь облачностью. Противник противодействия не оказал. После сбрасывания торпеды, противник открыл арт.огонь с двух СКР из противоминной, зенитной артиллерии. Всплески от разрывов снарядов ложились сзади с перелетом и достигали высоты 15-20 мтр., разрывы зенитных снарядов наблюдались впереди и слева по курсу самолета. После ухода самолета расстрелять торпеду на ходу. Метеоусловия: облачность 10 баллов, Н-150 мтр.



б/ Один самолет ДБ-3, экипаж: капитан ПЯТКОВ, капитан ШЕВЧЕНКО, в 11.44 вылетели в крейсерский полет на уничтожение кораблей противника в северной половине Финского залива. Пройдя по маршруту Сестрорецк -Лавенсаари-Гогланд, из-за изменившихся метеоусловий /облачность 2-3 балла, Н-100 мтр./ принял решение итти на юг.

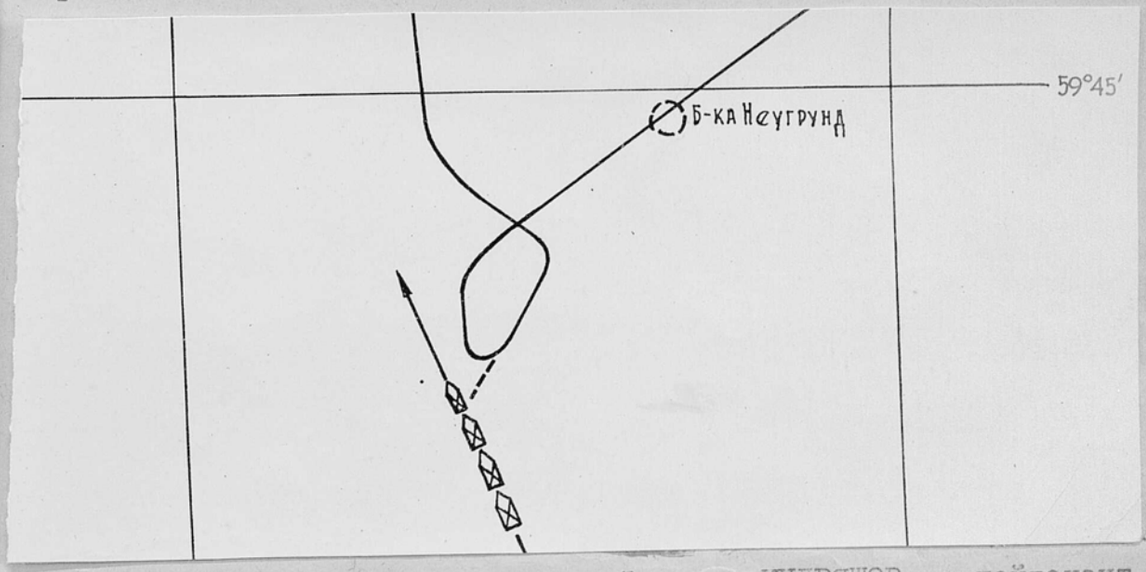
23

Прошел до о.Тютерс; в районе банка Негрунд в точке Ш-59°38', Д-28°12', обнаружил 4 СКР, идущих в кильватерной колонне, курсом 340°, ход 7-8 узлов; решил атаковать головной СКР, экипаж торпедоносца отвернул влево на курс отхода 130°, увеличивая курсовой угол цели до 5°. Сделав поворот на курс 190° и выйдя на дист.20 кабельтовых, лег на курс прямого сближения.

В 12.38 сбросил торпеду, имея Н-25 мтр., скорость самолета 240 км/час, БК-220°, Д-1500 мтр., КУ-65 °, углубление торпеды 1 мтр. атаковал головной СКР. Экипаж наблюдал: СКР, после сбрасывания торпеды, резко увеличил ход, расстояние между первым и вторым кораблем колонны быстро увеличивалось. Торпеда шла по направлению к цели, но прошла за кормой головного СКР - попаданий нет.

Выход из атаки разворотом вправо на курс 350°, с последующим разворотом на курс 50°.

Самолет торпедоносец, в момент выхода в атаку, обстрелян сильным арт.огнем с 4 СКР. Разрывы зенитных снарядов наблюдались справа и впереди по курсу самолета. Всплески от противоминной артиллерии ложились сзади, высота всплесков достигла 15-20 мтр., трасса автоматов проходила слева от самолетов. Метеоусловия: обл.10 бал.Н-150-60 м., видимость 6 км.,ветер норд-вест 3 м/с, море-3 балла.

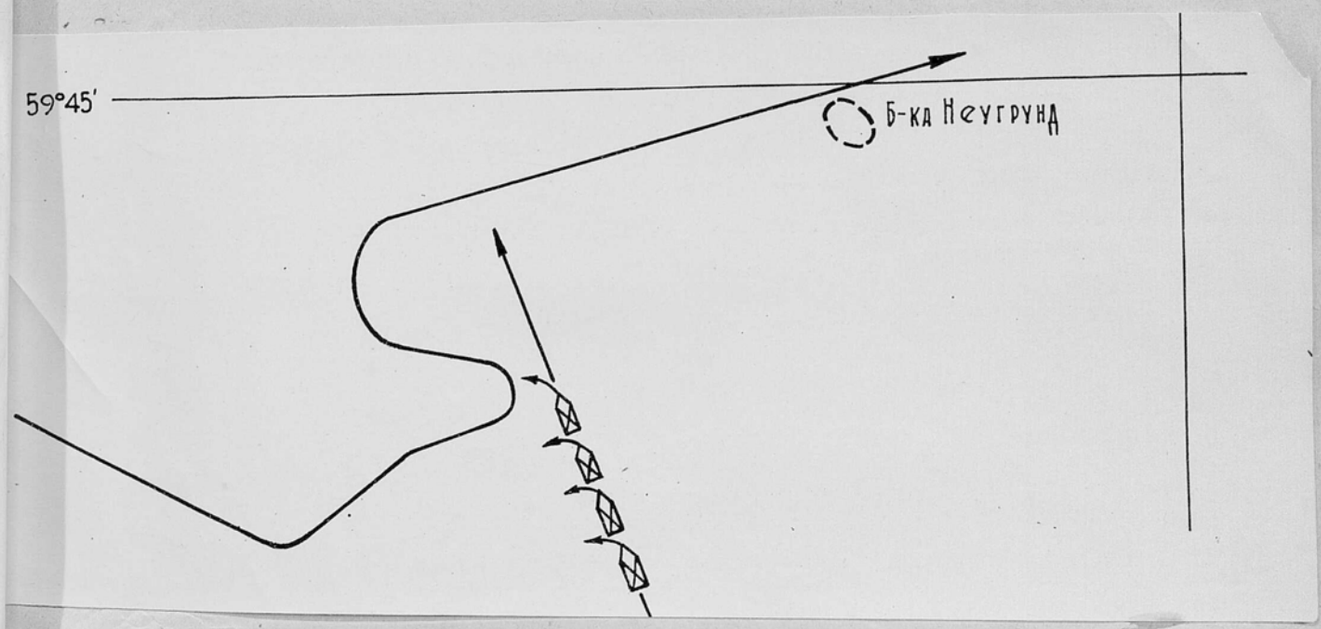


в/ Один ДБ-3, экипаж: мл.лейтенант КУДРЯШОВ, ст.лейтенант ЧВАНОВ, в 11.49 вылетел, имея задание произвести поиск в южной половине Финского залива. Пройдя по маршруту: Сестрорецк -маяк Шепелев --банка Негрунд, в точке Ш-59°40' Д-27°10' обнаружил 4 СКР, идущих в кильватерной колонне, курсом 340°, ход 6-7 узлов. Приняли решение не атаковать, а итти в заданный квадрат.

24

Пройдя до точки Ш-59°35' Д-25°10', обнаружили 3 катера, других кораблей противника обнаружено не было. Экипаж решил возвратиться в район банки Негрунд и произвести атаку по одному из 4 СКР. Произвели разворот на обратный курс и, пройдя меридиан о.Гогланд, легли на курс 53°. Обнаружив 4 СКР, идущих прежним курсом в строю кильватера, в 13.10 произвели атаку. С Н-25 мтр.скорость самолета 250 км/час, БК-70°, Д-1100 мтр., КУ-90°, углубление торпеды 1 мтр., сбросил торпеду по головному СКР. Экипаж наблюдал, что после сбрасывания торпеды все СКР начали поворот " все вдруг". Выход из атаки разворотом влево на курс 336°, с последующим разворотом на курс 282°.

Самолеты обстреляны сильным арт.огнем с 4 СКР. Разрывы зенитных снарядов наблюдались впереди и справа по курсу самолета. Всплески противоминной артиллерии ложились впереди и справа, высотою до 20 мтр. Метеообстановка: обл.10 бал., Н-200-300 мтр.,видимость 15 клм., ветер норд-вест 3 м/с, море 3 балла.



20 октября 1942 г.

2 самолета ДБ-3, с экипажами: капитан ПЯТКОВ, капитан ШЕВЧЕНКО, лейтенант НОВИЦКИЙ, мл.лейтенант ПРОСВИРЯК,. в 11.25 вылетели в крейсерский полет в Финский залив. Идя по маршруту Сестрорецк-Сескар - 8-10 миль севернее о.Гогланд - траверз Хельсинки -траверз Ханко, в точке Ш-59°30' Д-23°00' обнаружили 1 ТР водоизмещением 2500-3000 тонн, идущий курсом 330°, ход 6 узлов и 6 морских катеров.

В 13.20 с Н-30 мтр., БК-230°, скорость самолета 230 к/ч, КУ-100°, Д-800 мтр., углубление торпеды 1 мтр. сбросил торпеду.

25

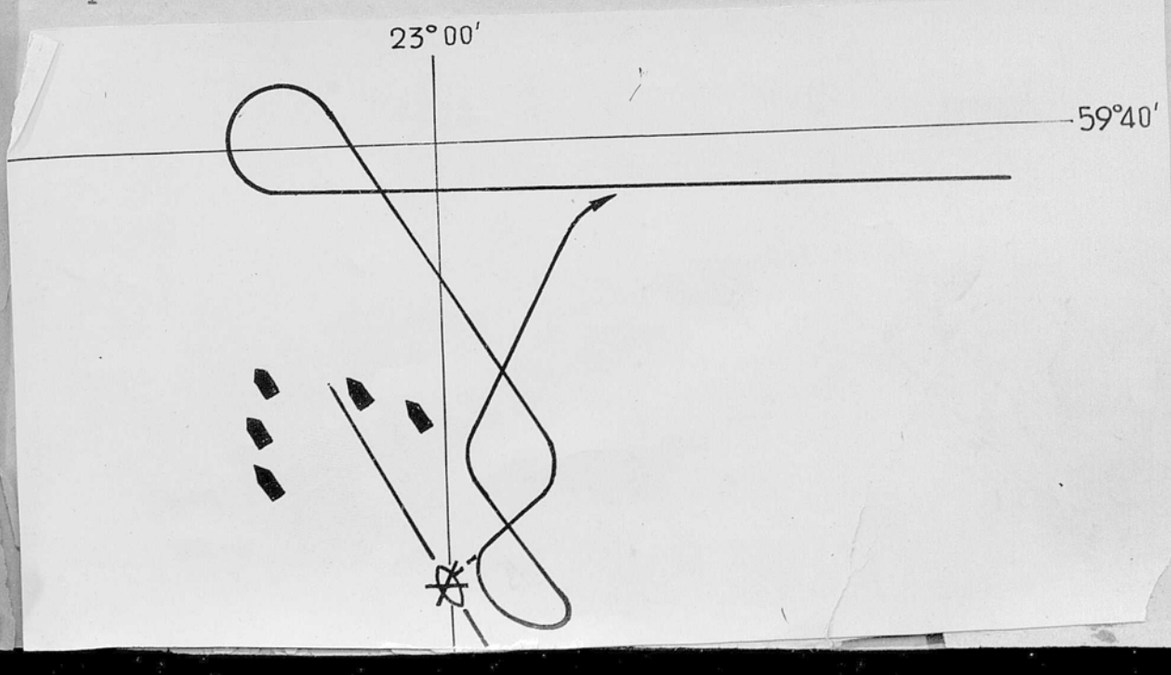
Экипаж наблюдал попадание торпеды в среднюю часть транспорта, который затонул на глазах экипажа. Катера противника повернули к месту взрыва.

Самолеты обстреляны пулеметным огнем с транспорта и трех катеров, находившихся в 3-4 милях северо-восточнее транспорта. Метеообстановка: облачность 10 баллов, видимость 15 клм, ветер норд-вест 5 м/с, море - 4 балла.

В 11.45 вылет экипажа летчика НОВИЦКОГО. Пройдя по маршруту Сестрорецк-Лавенсаари-Родшер-траверз Хельсинки и, дойдя до точки Ш-59°45', Д-24°20; повернул обратно. Обратный маршрут проходил южной стороной Финского залива, высота полета от 30 до 300 мтр. В Нарвском заливе Ш-59°38', Д-27°25' неожиданно, при выходе из облачности на Д-3-4 каб., обнаружил 1 СКР без хода.

Штурман атаку произвести не успел, пролетели над СКР на высоте 50 мтр. Противник арт.огня не открывал. В облачности развернулись и начали выход с целью атаковать СКР, цели не было видно. Приняли решение атаковать прямой наводкой, как только цель обнаружится, на высоте 30 мтр., с Д-1500 мтр., обнаружили цель и, увидя, что вышли на курсовой угол 25-30°, приняли решение зайти еще раз, чтобы иметь курсовой угол, близкий к 90°. Развернулись влево и сделали второй заход. Обнаружив цель и выяснив, что курсовой угол 80°, ход СКР 2-3 узла, в 14.00 сбросили торпеду, имея: Н-30 мтр., БК-230°, скорость самолета 240 к/ч, Д-1100 мтр., углубление торпеды 1,5 мтр. Наблюдали, что СКР отвернул от следа торпеды и торпеда прошла по левому борту - попадания нет.

Самолет обстреляли слабым огнем из пулеметов и автоматов. Метеообстановка: в районе атаки облачность 10 баллов, Н-150-200мтр., видимость 15-20 мтр., местами снег и дождь, ветер норд 6 м/с, море 4 балла.



26

21 октября 1942 г.

Два ДБ-3, с экипажами: капитан БАЛЕБИН, капитан КОМАРОВ; ст.лейтенант КУДРЯШОВ, ст.лейтенант ЧВАНОВ. В 09.55 вылетели в крейсерский полет в Финский залив. К моменту вылета метеоусловия в районе аэродрома были следующие: облачность 10 баллов, Н-100-300 мтр., видимость 1-3 клм.; встретились по маршруту в районе маяка Шепелев с метеоусловиями, не позволяющими производить полет: облачность двухслойная, нижний ярус 5-6 баллов, Н-500 мтр.,видимость 25-30 клм. Полет прекратили и вернулись на свой аэродром. Посадку произвели с торпедами.

Два ДБ-3 в 12.15 с этими-же экипажами и с той же задачей вылетели с аэродрома. Погода: облачность 10 баллов, Н-150-100 мтр. видимость 3-5 клм. В районе Кронштадта встретились с метеоусловиями, не позволяющими производить полет дальше /облачность 3-4 балла Н-500 мтр., видимость 30-35 клм./. Полет прекратили и,вернувшись на свой аэродром, произвели посадку с торпедами.

В вылете самолетов с метеоусловиями, явно не позволяющими производить полеты " на свободную охоту" виновен командир 1 ГМТАП, не поверивший данным метеостанции и не уточнивший погоду перед вылетом.

22 октября 1942 г. ДБ-3 с экипажем: лейтенант НОВИЦКИЙ, мл.лейтенант ПРОСВИРЯК, вылетев в 09.18 на поиск кораблей противника, в 10.30 на высоте 600 мтр., восточнее о.Лавенсаари, был атакован двумя истребителями противника типа "Капрони". Укрыться в облака ввиду того, что они были тонкослойные не мог и,не выполнив задания, повернул назад. В 10.37 Н-50 мтр. для обеспечения маневренности и преследуемый истребителями противника в районе банки Клюз, аварийно сбросил торпеду и перешел на бреющий полет. У маяка Шепелев, вылетевшие 4 И-16, отсекли самолеты противника, связав их воздушным боем. Самолет ДБ-3 ушел на свой аэродром. При посадке, самолет ДБ-3, из-за больших повреждений /имел 36 пробоин/ потерпел аварию. Экипаж невредим.

Метеоусловия в районе аэродрома: облачность 10 баллов, Н-300 мтр., видимость 10 клм. В районе Лавенсаари: облачность 10 баллов, Н-600-800 мтр., видимость 20 клм.

27

24 октября 1942 г.

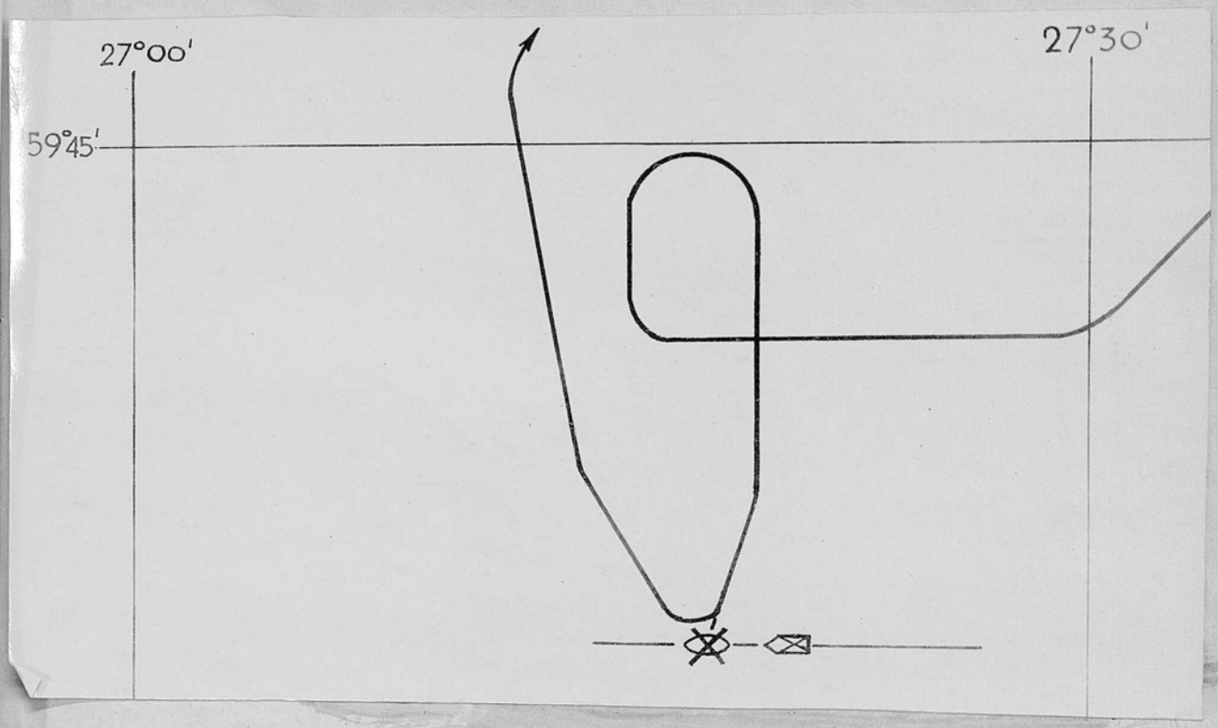
Один ДБ-3, экипаж: капитан ПЯТКОВ, капитан ШЕВЧЕНКО, вылетел в крейсерский полет в Финский залив. Погода в районе аэродрома к моменту взлета была следующая: облачность 10 баллов, Н-100 мтр., видимость 4 клм. В районе Кронштадта встретились с метеоусловиями, не позволяющими продолжать полет: видимость 0. Повернули обратно и произвели посадку с торпедой на своем аэродроме. По данными метеостанции погода за Кронштадтом позволяла производить полет по маршруту: Н-300 мтр., облачность 10 баллов. Этот случай говорит о том, что в 1 ГМТАП с предполетной подготовкой явно неблагополучно, метеосводки не прорабатываются и экипажи вылетают в полет, не зная точно погоду по своему маршруту.

25 октября 1942 г.

а/ один самолет ДБ-3 / экипаж: ст.лейтенант ДЕРЕВЯННЫХ, ст.лейтенант ГОРЛЕНКО/ вылетел в крейсерский полет и уничтожение кораблей противника в Финском заливе. Вылет в 09.54. В точке Ш-59°37', Д-27°18' обнаружили 3 транспорта и 1 СКР, идущих курсом 370°, ход 8 узлов, в строю кильватер. 1 транспорт, под прикрытием СКР, следовал тем же курсом отдельно. Имея Н-600 мтр., Д-12-15 миль, самолет лег на курс прямого сближения. Пройдя на Д-70 кб., лег на параллельный курс. Рассмотрев цель, повернул к северу и, пройдя этим курсом 2-3 мили, лег на курс 180°. Сократив дистанцию до 30 кб., лег на курс 200°. В 10.56 сбросил торпеду, имея, Н-40 м. Д-800 мтр., КУ-90°, скорость самолета 250 к/ч., БК-200°, углубление торпеды 1,5 м. Экипаж наблюдал попадание торпеды в кормовую часть транспорта. Транспорт получил крен 20-25°. В дальнейшем, по сведениям штаба КБФ, ТР затонул. На БК самолет обстрелян огнем ЗА и автоматов с СКР и ТР, имея два прямых попадания в правую и левую плоскости.
Метеоусловия: в районе аэродрома: облачность 8-9 баллов, Н-400 мтр, видимость 4-5 клм. В районе цели: облачность 2-3 бал. Н-1000 мтр., видимость до 15 клм.

б/ Два самолета ДБ-3, с экипажами: ст.лейтенант ЧЕРВОНООКИЙ, капитан ВОЛКОВСКИЙ, ст.лейтенант КУДРЯШЕВ, капитан ТАРЕВ, под прикрытием 4 истребителей типа " Харрикейн", в 13.38 вылетели на поиск и уничтожение кораблей противника в Финском заливе.

В районе острова Б.Тютерс Ш-59°48', Д-27°25', атаковали ТР водоизмещением 6000 тонн, идущего курсом 350°, ход 8 узлов, без охраны.

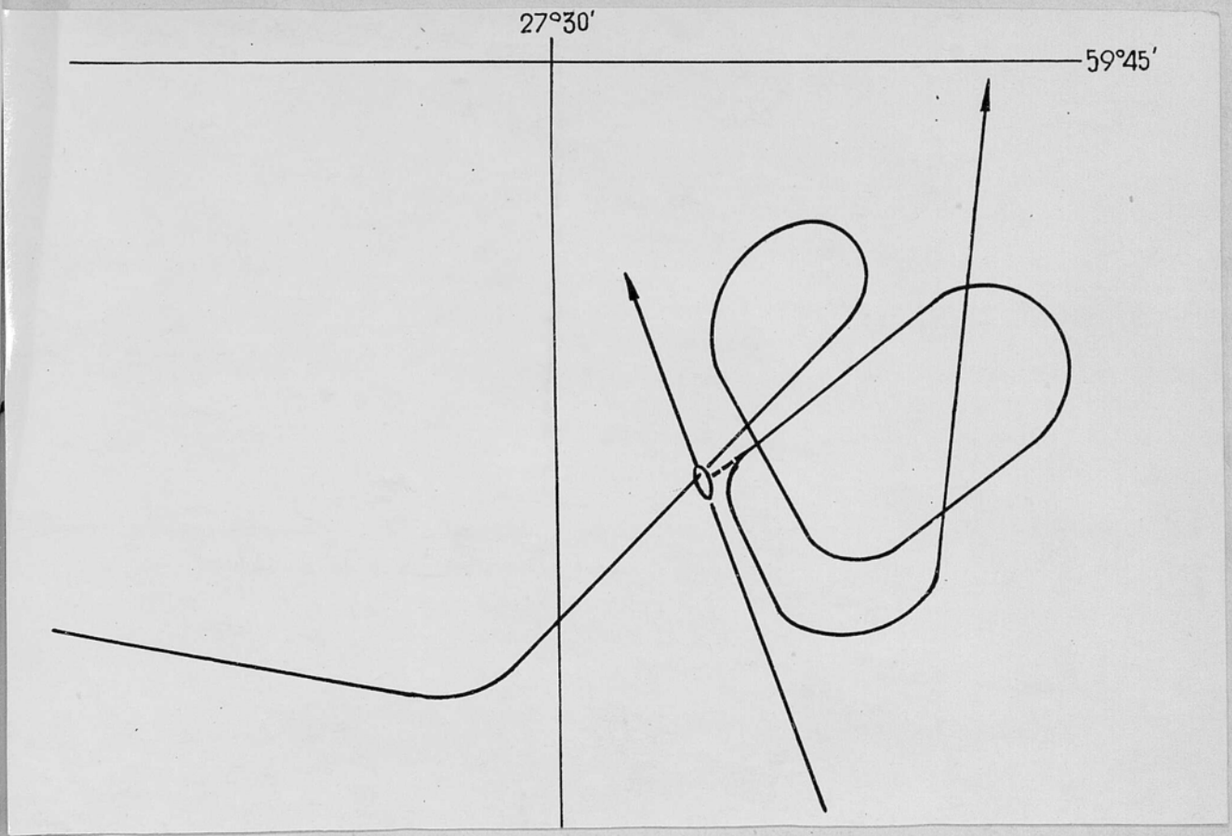


В 14.30 экипаж / ст.лейтенант ЧЕРВОНООКИЙ/ сбросил торпеду, имея Н-40 мтр., БК-240° Д-500-600 мтр, КУ-90°, скорость самолета 250 к/ч, углубление торпеды 1,5 мтр.

Экипаж наблюдал попадание торпеды в транспорт и гибель транспорта. Результат сфотографирован.

Одновременно, с левого борта ТР атаковал экипаж ст.лейтенанта КУДРЯШЕВА, с Н-25 мтр., БК-40°, КУ-150°, с Д-400 мтр., скорость самолета 240 к/ч, углубление торпеды 1,5 мтр., сбросил торпеду. Экипаж наблюдал след торпеды и попадание торпеды в кормовую часть транспорта. Подтверждения истребителей сопровождения нет. Истребители сопровождения, при возвращении в базу, в районе маяка Шепелев встретили 4 МЕ-109 и 2 "Капрони", завязали воздушный бой. В результате: два самолета " Харрикейн" не вернулись на свой аэродром.

Метеообстановка: облачность 4-5 баллов, Н-600 мтр., ветер норд 8 м/с, море - 4 балла.



За период с 8.10 по 26.10.42 г. самолеты-крейсера, для действий на ближних коммуникациях Ф3, произвели 37 самолетовылетов, из которых 11 с торпедными атаками и 26 без торпедных атак.

Из 11 торпедных атак, 5 атак были успешными и 6 неуспешными.

Из 26 самолетовылетов без торпедных атак, имели место случаи:

а/ возвращения с заданий, из-за несоответствия метеоусловий и необнаружения цели - 20;

б/ прекращения полетов, из-за противодействия ИА противн.-3;

в/ потери самолетов и экипажей - 3 случая / 2 сбиты у м.Устинского/,

В результате крейсерских операций, за этот период было потоплено: 1 миноносец, 1 СКР и 3 транспорта.

В.проведенных крейсерских операциях необходимо осветить следующие наиболее важные вопросы:

1. Причины неудачных атак / 6 из 11 проведенных/ об"ясняются отсутствием необходимых практических навыков в торпедометании у значительной части летного состава, большой дистанции сбрасывания торпед / 1800-2500 мтр/ и неумением использовать метеоусловия экипажами. Летчики подчас пренебрегали элементом внезапности, обнаруживали себя, чем давали возможность кораблям, с помощью маневра, уклоняться.

30

2. Большой процент возвращений с торпедами по причине несоответствия условий погоды, в которых разрешался крейсерский полет.

Этот вопрос на Балтийском театре является особенно характерным в условиях осенних погод и полного отсутствия метеоинформации западнее острова Лавенсаари. Часто экипаж торпедоносца до о.Гогланд попадал в тяжелые метеоусловия и вынужден был возвратиться на аэродром, не выполнив задания.

3. Значительный процент необнаружения цели об"ясняется узкостью Финского залива и короткостью морских коммуникаций. Корабли противника, следовавшие на восток, иногда предупреждались о вылетах торпедоносцев. Это приводило к тому, что корабли успевали уйти в безопасное место, а самолеты, не обнаружив цели, возвращались.

4. Значительные потери об"ясняются, прежде всего, плохой организацией полета, отсутствием осмотрительности у экипажей в полете и неучетом погоды в оасном районе полета.

5. Эффективность работы торпедоносцев - крейсеров видно из того, что на один потопленный корабль в среднем приходится 9 самолетовылетов. Эти данные позволяют считать, что достигнутые результаты являются не плохими и, особенно, если учесть первоначальный период боевой деятельности крейсеров.

6. Полученный опыт показал:

а/ эффективному вылету крейсеров в условиях ФЗ наиболее благоприятствует наличие сплошной низкой облачности, при горизонтальной видимости порядка до 5 клм.;

б/ торпедные атаки приводят к конечному результату, при выполнении их с дистанции в пределах 400-600 мтр.;

в/ срывы полетов и неудачные торпедные атаки являлись, как правило, следствием невыполнения летным составом основных требований:

1. Провести самолет скрытно, под низкой облачностью и в облаках;

2. Привести в точку торпедного залпа на короткую дистанцию.

Все полеты, в которых были выполнены данные требования, явились успешными.

Данный первоначальный опыт было решено положить в основу крейсерских операций, как основное и эффективное средство уничтожения ВМС противника на море.

31

КРЕЙСЕРСКИЕ ОПЕРАЦИИ 1943 ГОДА.

Крейсерство 1943 г. вышло за пределы ФЗ и распространилось, главным образом, на дальние коммуникации противника, охватывая районы средней и северной частей Балтийского моря, Ботнического и Рижского заливов.

До появления наших крейсеров, противник совершенно свободно использовал коммуникации в БМ, плавая, как в своих внутренних водах. Груженные транспорта совершали переходы днем без охраны, а ночью - с включенными ходовыми огнями.

Первые атаки торпедоносцев на дальних коммуникациях показали, что противник к действиям самолетов-крейсеров был не подготовлен. Наблюдение за воздухом на транспортах не велось, отчего торпедные атаки были внезапными и лишь в некоторых случаях экипажи наблюдали попытки оказать слабое сопротивление в хвост атакующему самолету.

Большие потери, которые противник понес в корабельном составе, к началу августа вызвали лихорадочный скачек, направленный на охрану транспортов и усиление противодействия нашим самолетам - крейсерам. Особо важные ТР ТР прикрывались сторожевыми кораблями и миноносцами. Над Рижским заливом и в устье Финского залива неоднократно отмечалось патрулирование самолетов ИА противника; на рубеже Сейвястэ-Шепелев, противник установил воздушный барраж. Время переходов транспортов противник изменил, используя темное время суток. Небольшие ТР ТР ходили вблизи берега и малыми глубинами. О полетах наших крейсеров противник систематически давал "по флоту" радиооповещения. При обнаружении самолетов, ТР ТР и корабли, оказывая сопротивление огнем ЗА и МЗА, маневрировали, изменяли ход, ложились в циркуляцию.

Наша тактика использования торпедоносцев-крейсеров также менялась. Увеличение темного времени суток позволило расширить районы крейсерства, изменять маршруты и переносить воздействие торпедоносцев непосредственно к немецким базам южного побережья БМ.

Начиная с осени, для крейсерских полетов было использовано утро и светлое время суток, с низкой облачностью и малой видимостью. Самолеты-крейсера уже с этого времени проталкивались истребителями до мердиана Лавенсаариьили острова Гогланд. Посадка крейсеров, при полетах к Данцигской бухте, практиковалась на аэродромах западнее г. Калинин или тыловых аэродромах Новинки, Богослово. Характерной особенностью этих полетов являлось - взлет ночью с большой нагрузкой, длительный полет над территорией противника и большая продолжитель-

ность / 6-8 часов/ полета в условиях быстро меняющейся погоды.

Для выполнения крейсерских полетов в БМ, сначала выделялись лучшие экипажи; по мере получения опыта в полетах на ближних коммуникациях и овладения новой материальной частью/ самолеты А-20-Ж/, втягивался и остальной летный состав. Вылеты производились ночью, возвращение днем на высотах порядка 6000-3000 мтр.

Если вылет состоялся днем, то максимально использовалась 10 бальная облачность и малая видимость. В отдельные дни выпускалось одновременно в различные районы до 5-ти самолетов-крейсеров.

Чтобы обеспечить внезапность атаки, летный состав использовал фон береговой черты, или строил заход со стороны солнца.

Краткое описание крейсерских полетов торпедоносцев за период с 15.04 по 15.11.43 г.

16 апреля - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик лейтенант РАЗГОНИН, штурман лейтенант ЧВАНОВ.

В 06.50 вылетел в крейсерство в район устья Финского залива. Маршрут полета: Борки, Нарвский залив, о.Кэри.

На траверзе порта Таллин, западнее острова Прангли, обнаружил ТР противника водоизмещением 2000-2500 тонн, стоящий на месте в 1,5 - 2 клм.от берега.

В 09.15 с Н-30 мтр., БК-120°, КУ-90° л/б, Д-500-600 мтр., скорость 240 к/ч, глубина места - 7 мтр., сбросил торпеду.

Экипаж видел всплеск торпеды при вхождении ее в воду, следа торпеды не наблюдал.

Противодействия не было.

Причина: торпеда сброшена на малую глубину места - зарылась в грунт.

Посадка произведена на аэродроме Борки в 11.10.

Продолжительность полета - 04.20.

Метеообстановка: по маршруту до Таллина - облачность 2-3 балла, Н-3000-3500 мтр., видимость 10-15 клм:; западнее Таллин - облачность 10 баллов, Н-500 мтр., видимость 2 клм., морось.

16 апреля - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик ст.лейтенант КОЛЕСНИК, штурман ст.лейтенант САГОТЕЛОВ.

В 12.04 вылетел в крейсерство в район устья Финского залива.

Дойдя до о.Сескар, с задания возвратился из-за неблагоприятных метеоусловий.

Посадку произвел с торпедой на своем аэродроме в 12.50.

Продолжительность полета 00.46.

Метеообстановка: облачность 5 баллов, Н-300 мтр.,на Н-50 и выше туманная пелена.

28 м а я - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик капитан ШАМАНОВ, штурман капитан ЛОРИН.

В 00.13 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в район Рижского залива и северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк - Н-600 мтр.Лавенсаари - Н-100 мтр., Айнажи Н-1500 мтр., Рижский залив Н-600 мтр.

В районе Ш-57°35' Д-23°10' обнаружил ТР противника водоизмещением до 5000 тонн, идущий курсом 140°,ход 5-6 узлов. Транспорт шел с топовыми огнями.

В 02.55 с Н-30 мтр., БК-270°, КУ-50° л/б., Дз-600 мтр.,скорость 250 к/ч - произвел атаку ТР.

Экипаж наблюдал попадание и сильный взрыв торпеды в носовой части транспорта; с дифирентом на нос, транспорт затонул.

Выход из атаки левым разворотом.

Противодействия в районе цели не было.

Обратный маршрут и профиль полета: Ш-57°35' Д-23°10' Н-600 м. Ирбенский пролив Н-1000 мтр., Ш-59°00' Д-22°00' Н-3000 мтр. Драгсфиярд Н-5000 мтр., Татула Н-6000 мтр. Асикkала Н-6500 мтр., Руоколахти Н-7700 мтр., Тиурала Н-5000 мтр., центральная часть Ладожского озера Н-2000 мтр. Приютино.

В районе Руоколахти на Н-7700 мтр.самолет был атакован одним МЕ-109. Истребитель противника произвел три атаки: сзади, сверху и слева. Огонь вел с Д-300-350 мтр., торпедоносец имел одну пробоину в киле самолета.

Посадку произвел в 06.42.

Общая продолжительность полета 06.29.

Метеообстановка: территория Эстония - облачность 8 баллов, Н-3000 мтр., видимость 10-20 клм:; Рижский залив - облачность 1-2 балла, Н-3500 мтр.-4000 мтр., видимость 8-10 клм.;средняя и северная части Финляндии - облачность 10 баллов, Н-4000 мтр., видимость 8-10 клм.; южная часть Финляндии - облачность 1-2 балла, Н-4000 мтр., видимость 10-15 клм.; Ладожское озеро - облачность 10 баллов, Н-500-100 мтр., видимость 10 клм.

34

2 июня - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик -капитан БАЛЕБИН, штурман - капитан АФАНАСЬЕВ.

В 00.07 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк Н-600 мтр., о.Лавенсаари - Н-1000 мтр., Ханко Н-3000 мтр., Мариехами Н-1100 мтр., Аландские острова Н-200 мтр.

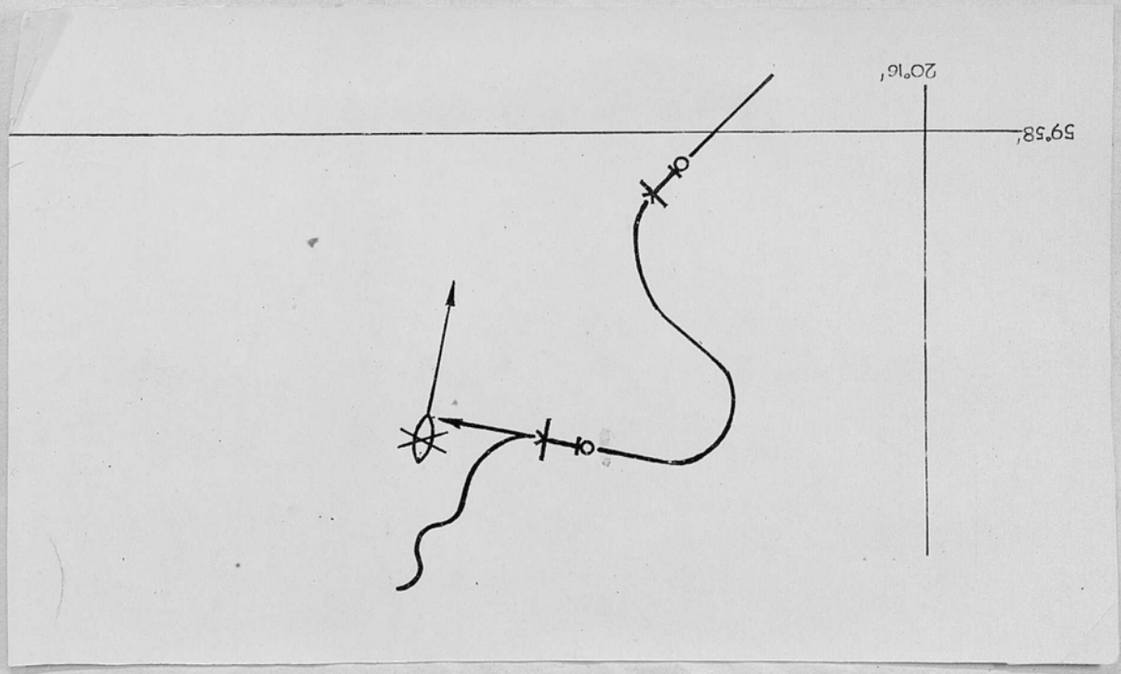
В районе Ш-59°58' Д-20°16' с Н-200-150 мтр. на Д-4-5 клм. обнаружил ТР водоизмещением до 5000 тонн, идущий курсом 190°, ход 5-6 узлов.

В 02.07 контркурсами вышел в атаку и с Н-15 мтр., БК-100°, КУ-90°, Д-400 мтр., скорость 250 клм/час, глубина места - 13 мтр. - бросили торпеду.

Экипаж наблюдал попадание и взрыв торпеды в кормовой части, ТР начал погружаться в воду и затонул.

Выход из атаки отворотом влево.

При выходе самолет обстрелян сильным огнем ЗА и автоматов. Повреждений самолет не получил.



Обратный маршрут и профиль полета: Аландские острова Н-600 мтр., Лувиа - Н-5000 мтр., Моухиорви - Н-6500 мтр.,Кексгольм - Н-8700 мтр., центральная часть Ладожского озера - Н-8000 мтр., Н-Ладога - Н-300 мтр., Приютино.

Посадку произвел в 05.38.

Продолжительность полета 05.29.

Метеообстановка: Финский залив - облачность 10 балловъ Н-1000-2000м. видимость 4 клм., дождь. Аландские острова - облачность 3-4 балла, Н-5000 мтр., видимость 10 клм., южная часть Финляндии - облачность 8-10 баллов, Н-5000 мтр.,видимость 6 км.

3 июня - самолет ДБ-3. Экипаж:летчик капитан ШАМАНОВ, штурман - капитан ЛОРИН.

В 23.57 с аэродрома Углово вылетел в крейсерский полет в северную часть Балтийского моря.

Идя по заданному маршруту в районе о.Котлин, отказал левый мотор. Командир экипажа принял решение возвратиться на свой аэродром.

При возвращении в 00.20 с Н-700 мтр. сбросил торпеду на населенный пункт противника Куоккала. Разрыва торпеды экипаж не наблюдал. Самолет обстрелян сильным огнем из автоматов, разрывы ложились сзади и выше на 300-350 мтр., повреждений нет.

Посадку произвел на своем аэродроме в 00.35.

Продолжительность полета 00.38.

3 июня - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик лейтенант РАЗГОНИН, штурман лейтенант ЧВАНОВ.

В 00.05 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Маршрут полета: Углово, Лавенсаари, Рижский залив, Аландские острова, южная часть территории Финляндии, Ладожское озеро, аэродром посадки.

Пройдя по заданному маршруту, кораблей и ТР ТР противника не обнаружил.

В 04.15 с Н-2500 мтр. БК-45°, сбросил торпеду на населенный пункт противника Сайво-Ускала.

Экипаж наблюдал взрыв торпеды в южной части населенного пункта

Противодействия не было.

Посадку произвел в 06.05, продолжительность полета 06.00.

Метеообстановка: территория Эстонии - облачность 10 баллов, Н-2000 мтр., видимость 2-4 клм.

Рижский залив: облачность 5 баллов, Н-1500 мтр, видимость 5 клм.,северо-восточная часть БМ - безоблачно, видимость 10-15 клм.

Южная часть Финляндии: облачность 10 баллов, Н-3000-3500 мтр., видимость 10-15 клм.

Ладожское озеро: обл.2-3 балла, Н-5000-6000 мтр.,видим.10-15клм.

36

6 июня – самолет ДБ-3. Экипаж: летчик -лейтенант РАЗГОНИН штурман - лейтенант ЧВАНОВ.

В 23.57 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк /Н-1000 мтр./, Сескар /Н-1500/, Айнажи /Н-1500 мтр./, Ирбенский пролив /Н-100 мтр./. В 03.27 в точке Ш-57°17 'Д-22°20' обнаружил два ТР ТР, идущие в кильватерной колонне на Д-5 кабельтовых с топовыми огнями, курс 220°, ход 6-8 узлов.

В 03.30 с Н-30 мтр., БК-345°, КУ-55° левого борта, Дз-600 мтр, скорость самолета 240 к/ч - произвел атаку хвостового ТР, водоизмещением 6000-7000 мтр.

Экипаж наблюдал попадание и взрыв торпеды в средней части - ТР затонул.

К месту гибели подошел головной ТР. Результат экипаж сфотографировал. Выход из атаки - левым разворотом. Противодействия не было.

Обратный маршрут: Ирбенский пролив /Н-30 мтр./, Ш-58°30' Д-21°20' /Н-2000 мтр./, Ш-59°30' Д-24°00' /Н-4000 мтр./. Далее по средней части Финского залива /Н-4000-1500 мтр/.

Посадка произведена в 06.14.

Продолжительность полета -- 06.17.

Метеообстановка: Углово- Сескар: облачность 9 баллов, Н-600 мтр. видимость 2-4 клм.; Сескар - Рижский залив - облачность 6-8 баллов, Н-1200 мтр., видимость 3-4 клм., сильная дымка; северная часть БМ: облачность 10 баллов, Н-2000-3000 мтр., видимость 2 клм. Финский залив - облачность 9 баллов, Н-1200-1300 мтр., видимость 10 клм.

6 июня – самолет ДБ-3. Экипаж: летчик -ст.лейтенант КОЛЕСНИК, штурман ст.лейтенант САГОТЕЛОВ.

В 00.02 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Идя по заданному маршруту по северной части Финского залива в районе западнее мердиана Ловиза, встретил неблагоприятные метеоусловия.

В 01.40 с Н-1800 мтр., БК-320° в точке Ш-59°50' Д-25°30' сбросил торпеду и возвратился на свой аэродром. При возвращении в районе острова Б.Тютерс обстрелян автоматов. Повреждений нет.

Посадка произведена на своем аэродроме в 02.45.

Продолжительность полета 00.45.

Метеообстановка: облачность 7-10 баллов, Н-200-2000 мтр.,/облачность 3-х слойная/, видимость 1-2 клм., в разрывах дождь.

8 июня - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик -ст.л-нт КОЛЕСНИК, штурман - ст.л-нт САГОТЕЛОВ.

В 00.02 с аэродрома Углово вылетел в крейсерский полет в северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк - Н-600 мтр., Ш-60°02', Д-27°15', Н-1000 мтр. Ш-59°40' Д-22°00' Н-500 мтр., Ш-59°45' Д-22°00' - Н-600 мтр.

В 02.25 западнее Аландских островов с Н-100 мтр. обнаружил ТР противника водоизмещением 800 -1000 тонн, стоящий на месте.

Командир экипажа принял решение обнаруженный транспорт не атаковать, а выйти севернее Аландских островов и продолжать поиск другой более ценной цели; при отсутствии таковой, вернутся торпедировать стоящий ТР.

Обследовав основную часть Аландских островов и не найдя цели, самолет возвратился к месту стоянки обнаруженного транспорта.

В 02.40 в точке Ш-59°19 Д-19°16 '/нос корабля 140°/ с Н-40 мтр., БК-90°, КУ-130° ц/б, Дз-400 мтр., скорость 240 клм/час, глубина места 40 мтр. - произвел торпедную атаку.

Выход из атаки разворотом.

Торпеда попала в среднюю часть - ТР затонул.

После выхода из атаки, экипаж наблюдал большой клуб дыма и обломки от транспорта, плавающие на поверхности воды.

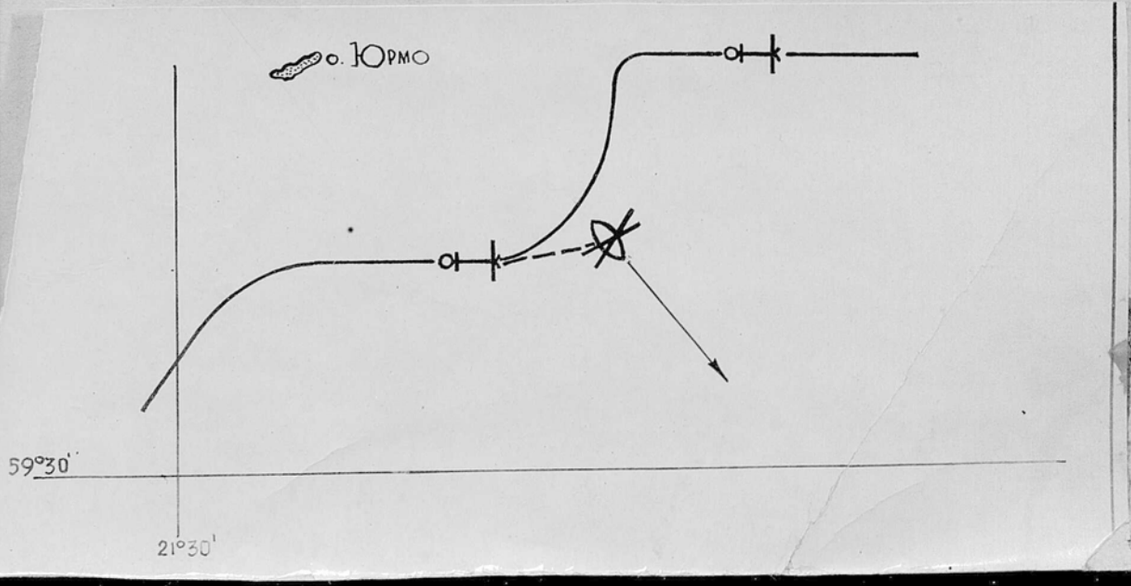
Противодействия не было.

Обратный маршрут и профиль полета: Аландские острова - Н-100мтр фиорд Велховеси - Н-5000 мтр., через территорию Финляндии Кексгольм - Н-5000-7500 мтр.

Посадку произвел на аэродром Н.Ладога в 06.22.

Продолжительность полета 06.20.

Метеообстановка: Финский залив - ясно; Балтийское море - облачность 3 балла, Н-4200 мтр., сплошная дымка.



16 июня – самолет ДБ-3. Экипаж:летчик ст.л-нт БЕЛОВ, штурман – капитан СЕМЕНКО.

В 23.57 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Заданный маршрут полета: Сестрорецк – по середине Финского залива в район Аландских островов; северная часть Балтийского моря. Возвращение через территорию Финляндии. Экипажсс задания не возвратился. На аэродромах ВВС Ленфронта, ВВС КБФ самолет посадку не производил. Местонахождение и причины невозвращения самолета неизвестно.

Метеообстановка: облачность 2-3 балла, Н-3000-4000 мтр., видимость 6-8 клм.

20 июля – самолет ДБ-3. Экипаж: летчик капитан ПЯТКОВ, штурман – капитан ШЕВЧЕНКО.

В 23.50 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк – Н-400 мтр., о.Сескар-600 мтр., Ханко – Н-1000 мтр., Аландские острова – Н-800 мтр.,западная часть Аландских островов – порт Раума – Н-800-3000 мтр.

Пройдя по маршруту, кораблей и ТР ТР противника не обнаружил.

В 03.23 с Н-3400 мтр., БК-330° сбросил торпеду по портовым сооружениям порта Раума. Экипаж наблюдал сильный взрыв и пожар портовых сооружений.

Противодействия противника не было.

Обратный маршрут и профиль полета: порт Раума – Н-3400 мтр., Ш-62°20', Д-20°30' – Н-3500 мтр. Пихлаявеси – Н-6800 мтр., Ахвенслами – Н-8000 мтр., восточная часть Ладожского озера Н-8000 мтр.

Посадку произвел в 06.30 на аэродром Н.Ладога.

Продолжительность полета 06.40.

Метеообстановка: Финский залив – облачность 7-8 баллов, Н-1000 мтр., видимость 3-4 клм.; Аландские острова и Ботнический залив – облачность 6 баллов, Н-1500-3500 мтр., видимость 8-10 клм. Средняя часть Финляндии – облачность 10 баллов/ грозовая/ с разрывами, Н до 9000 мтр., видимость 7-8 клм. Ладожское озеро – облачность 3-4 балла, Н-3000 мтр., видимость до 10 клм.

22 июля – самолет ДБ-3. Экипаж:летчик – ст.л-нт КОЛЕСНИ штурман – ст.л-нт САГОТЕЛОВ.

В 01.07 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк - Н-400 мтр., Лавенсаари Н-1450 мтр., Айнажи Н-1800 мтр.,Ирбенский пролив Н-800 мтр. Ш-58°30' Д-21°40' Н-500 мтр.; Ш-58°40' Д-21 40 Н-2000 мтр.

Пройдя по заданному маршруту, кораблей и ТР ТР противника не обнаружил.

В 03.42 с Н-2000 мтр., БК-60° - сбросил торпеду по деревне на м.Ристна / остров Даго/. Экипаж наблюдал взрывторпеды в районе жилых построек.

Противодействия не было.

Обратный маршрут и профиль полета:м.Ристна - Н-2000 мтр., Локалахти Н-6000 мтр., территория Финляндия - Н-7500 мтр.,

На обратном маршруте в 04.35 в районе Ш-60°21' Д-22°04' с Н-6000 мтр. обнаружил ББО в охранении 4 СКР, идущий в строю кильватерной колонны. Курс на Турку.

Посадку произвел на аэродром Н.Ладога в 07.37.

Продолжительность полета 06.30.

Метеообстановка: Эстония - облачность 3-4 балла, Н-2000 мтр. видимость 3-4 клм.; Балтийское море - безоблачно, видимость 10 км. южная часть территории Финляндии - облачность 7-8 баллов, Н-4500 мтр., видимость 2-3 клм.

22 июля - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик ст.л-т РАЗГОНИН, штурман - ст.лейтенант ЧВАНОВ.

В 01.10 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк - Н-6500 мтр., о.Лавенсаари Н-1200 мтр., Рижский залив - Н-1100 мтр.

В точке Ш-57°31' Д-23°03' с Н-600 мтр, обнаружил 2 ТР ТР противника, идущие курсом 300°, ход 6-8 узлов.

В 03.40 с Н-30 мтр., БК-40°, КУ-90° л/б, Дз-600 мтр, скорость 250 клм/час - произвел атаку концевого ТР водоизмещением 8000 тонн. Экипаж наблюдал попадание и взрыв торпеды, ТР разломился и затонул.

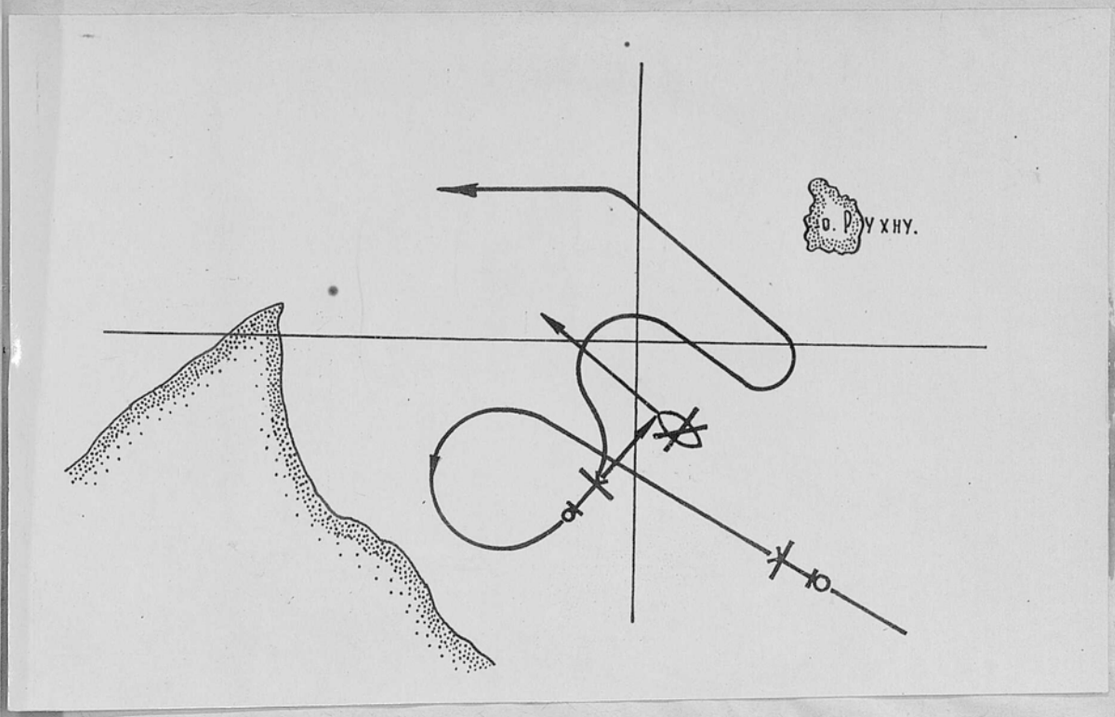
Выход из атаки разворотом влево на курс 340°.

Противодействия не было.

Обратный маршрут и профиль полета: Ирбенский пролив - Н-2000 мтр., Ш-59°20' Д-22°00' Н-5500 мтр. и далее по средине Финского залива - Н-8000 мтр.

Произвел посадку на аэродроме Приютино в 07.35.

Продолжительность полета 06.25.



Метеообстановка: Эстония - облачность 4-5 баллов, Н-2000 мтр., видимость 2-3 клм:; Рижский залив - облачность 10 баллов, Н-300-600 мтр., видимость 1-2 клм., дымка; Балтийское море - безоблачно, видимость 10-15 клм.; Ф3 до о.Гогланд - безоблачно, видимость 10 клм., от о.Гогланд до аэродрома посадки - облачность 10 баллов, Н-5000 мтр., видимость 10 клм.

22 июля - самолет ДБ-3. Экипаж:летчик капитан ПЯТКОВ, штурман капитан ШЕВЧЕНКО.

В 01.21 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

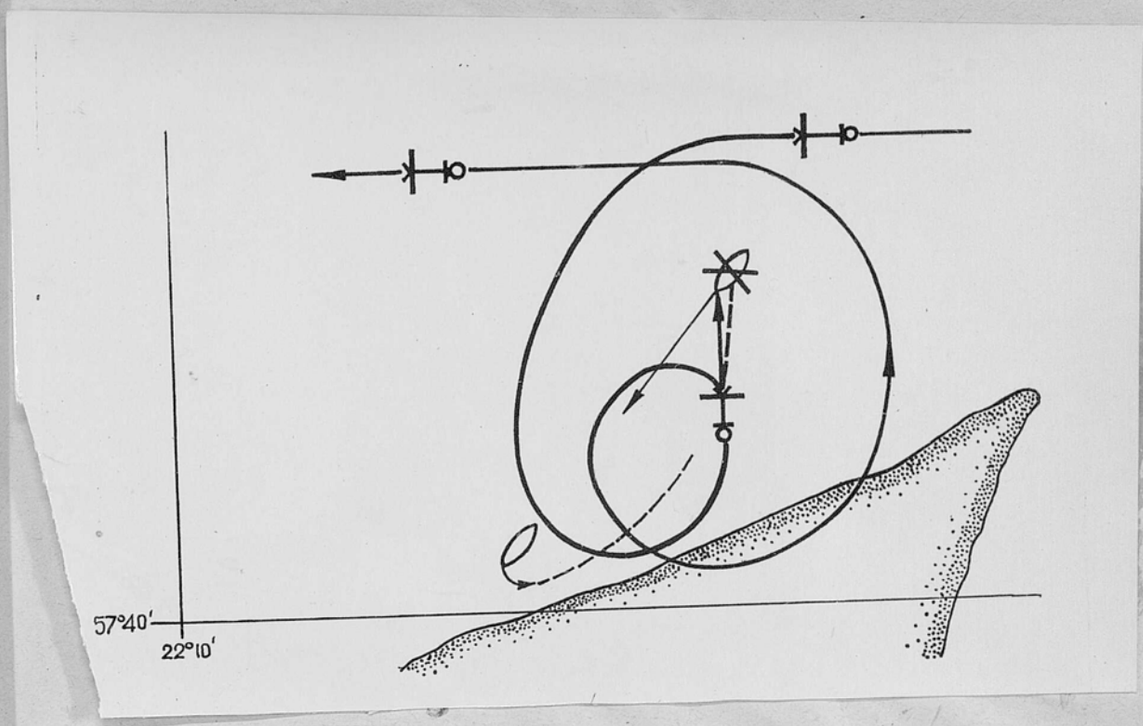
Маршрут и профиль полета: Сестрорецк Н-400 мтр., остров Сескар Н-800 мтр., Нарва Н-1300 мтр., Рижский залив Н-800 мтр.

Идя по маршруту, в точке Ш-57°12' Д-23°43' обнаружил ТР противника водоизмещением 3000 тонн, курс 110°, ход 3-4 узла.

В 03.15 Н-40 мтр., БК-30°, КУ-90° п/б, Дз-500 мтр., скорость 240 клм/час - произвел атаку ТР.

Экипаж наблюдал попадание и взрыв торпеды в носовой части ТР. Дальнейшее наблюдение экипаж не производил из-за близости береговой черты в районе г.Рига. Самолет обстрелян сильным пулеметным огнем с транспорта.

Обратный маршрут и профиль полета: Рижский залив: Н-400 мтр Ирбенский пролив - Н-1500 мтр., Ш-58°40' Д-21°50' Н-2100 мтр.; о.Вена Н-6700 мтр.; южная часть Финляндии Н-7500 мтр.



Посадку произвел на аэродроме Н.Ладога в 07.25.

Продолжительность полета 07.04.

Метеообстановка: Сестрорецк - Рижский залив - облачность 5 баллов, Н-1000-1500 мтр., видимость 3-4 клм., дымка. Рижский залив - безоблачно, видимость 5-10 клм., дымка; южная часть Финляндии - облачноть 10 баллов, Н-4000 мтр., видимость 2-1 клм.дымка.

23 июля - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик -капитан ВАСИЛЬЕВ, штурман - капитан РЕНЗАЕВ.

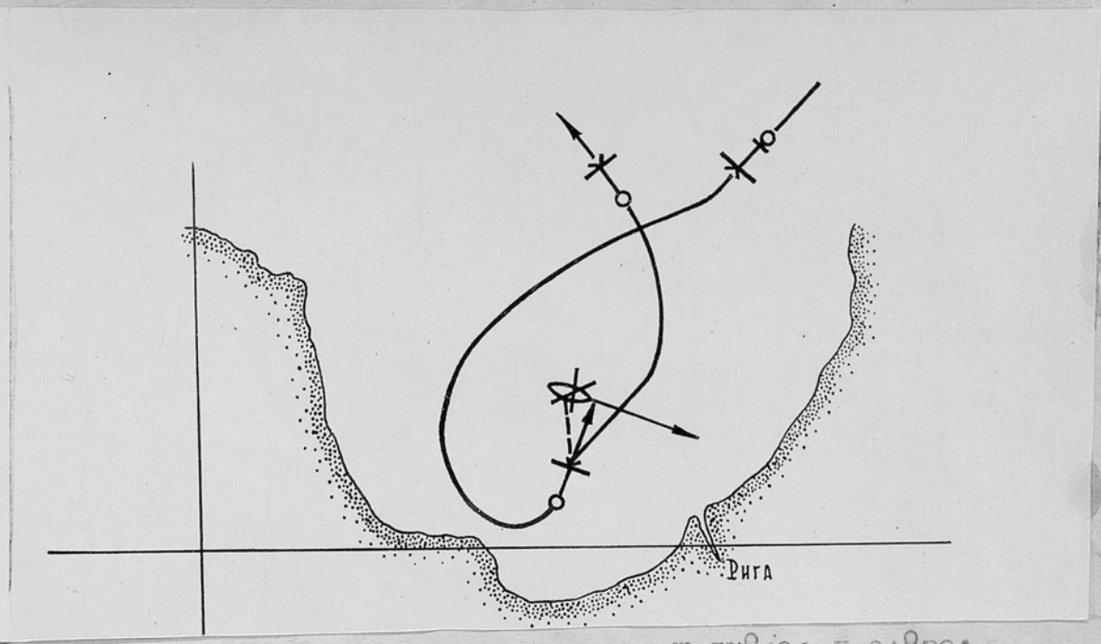
В 01.30 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк Н-600 мтр.,о.Лавенсаари- Н-1600 мтр., Пярну Н-1700 мтр.; Рижский залив Н-600 мтр.; Ирбенский пролив Н-200 мтр.

Выйдя из Ирбенского пролива, в точке Ш-57°40' Д-21°30' обнаружил ТР противника водоизмещением 5000 тонн, курс 240°,ход 3-4 узла.

В 04.16, обойдя ТР и выйдя в темную часть горизонта, с Н-20мтр БК-10°, КУ-50° л/б, ДЗ-400 мтр., скорость 240 к/ч, глубина места 98 мт. - сбросил торпеду. Экипаж наблюдал попадание и взрыв торпеды в центральной части ТР. ТР затонул.

Противодействия в районе цели не было.



Обратный маршрут и профиль полета: Ш-57°40' Д-21°30' - Н-30 мтр., Ш-58°40' Д-21°40' - Н-5000 мтр.; о.Вензэ - Н-7500 мтр. губа Кунда - Н-9000 мтр., оз.Осташково - Н-3000 мтр.

На обратном маршруте в 05.25 на Н-7500 мтр. обстрелян огнем ЗА с полуострова Ханко. Разрывы ложились ниже на 1000 мтр. В 07.15 на Н-3500 мтр., обстрелян сильным огнем ЗА в р-не оз. Ильмень.

Повреждений не получил.

В 08.26 произвел посадку на аэродроме Борисово /Калининская область/, из-за потери ориентировки.

Продолжительность полета 06.54.

Метеообстановка. Эстония - облачность 10 балловн, Н-1600мтр., видимость 2 клм. Рижский залив - ясно, видимость 1 клм., сильная дымка, Финляндия - облачность 10 баллов, Н-600 мтр., видимость 1-2 клм.

25 июля - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик ст.л-нт ВАНИМОВИЧ, штурман ст.л-нт СОВЕТСКИЙ.

В 01.40 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк Н-600 мтр., Лавенсаари Н-1400 мтр., губа Кунда - Н-1800 мтр., Пярну - 4500 мтр., Рижский залив Н-50 мтр.

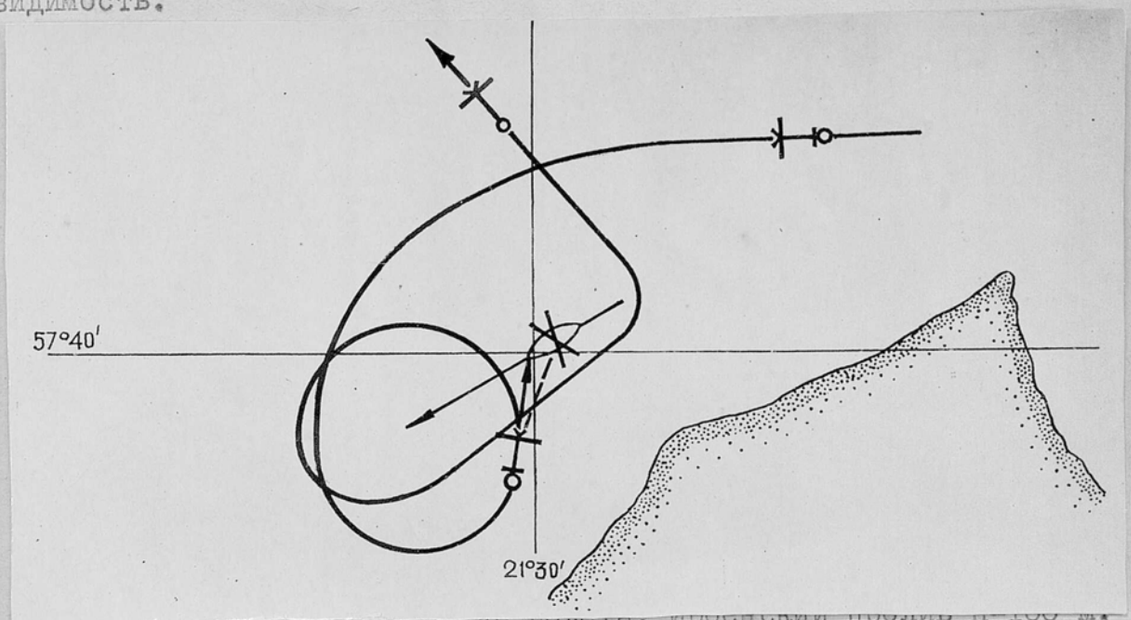
В точке Ш-57°33' Д-23°13' обнаружил ТР противника водоизмещением 5000 тонн /длина 120 мтр./, идущий курсом 135°, ход 3-4 узла.

В 03.42 с Н-30 мтр., БК-16° п/б., Д-500 мтр., скорость 240 клм/час, произвел атаку ТР.

43

Экипаж наблюдал взрыв торпеды в центральной части, ТР переломился попалам и начал гореть. От ТР отошли шлюпки с людьми.

В районе цели, после атаки ТР, имел встречу с 1 МЕ-109 и ФД-21. От атак истребителей противника уклонился, используя плохую видимость.



обратный маршрут и профиль полета: Ирбенский пролив Н-100 м. Ш-58°00′ Д-21°50′ Н-500 мтр.; Ш-59°00′ Д-21°50′ Н-5000 мтр., о. Вензе - Н-8000 мтр., Тиурала Н-3200 мтр., Н.Ладога Н-300 мтр.

На обратном маршруте в 04.05 на Н-100 мтр. обстрелян огнем ЗА и автоматов с ТР, находившегося в районе Церель. В 04.20 западнее острова Эзель на Н-3400 мтр. имел встречу с 1 ФАД-21, от атак истребителя уклонился уходом на запад под облачность.

Посадку произвел в 07.20 на аэродроме Н.Ладога.

Продолжительность полета 05.40.

Метеообстановка: Эстония - облачность 6-7 баллов, Н-1400мтр., видимость 10-15 клм., Рижский залив - ясно, видимость 10-15 клм, Балтийское море - облачность 10 баллов, Н-150-200 мтр., видимость 15-20 клм.; Финляндия - ясно, видимость 10-15 клм.

1 августа - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик - капитан ШАМАНОВ, штурман капитан ЛОРИН.

В 01.32 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в район Рижского залива и Северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк - Н-700 мтр., Лавенсаари, - 1200 мтр., Айнажи - Н-700 мтр., Ирбенский пролив - Н-400 мтр.

В районе Виндава в точка Ш-57°16′ Д-21°01′ обнаружил ТР противника водоизмещением 5000 тонн. Курс 5°, ход 6 узлов.

44

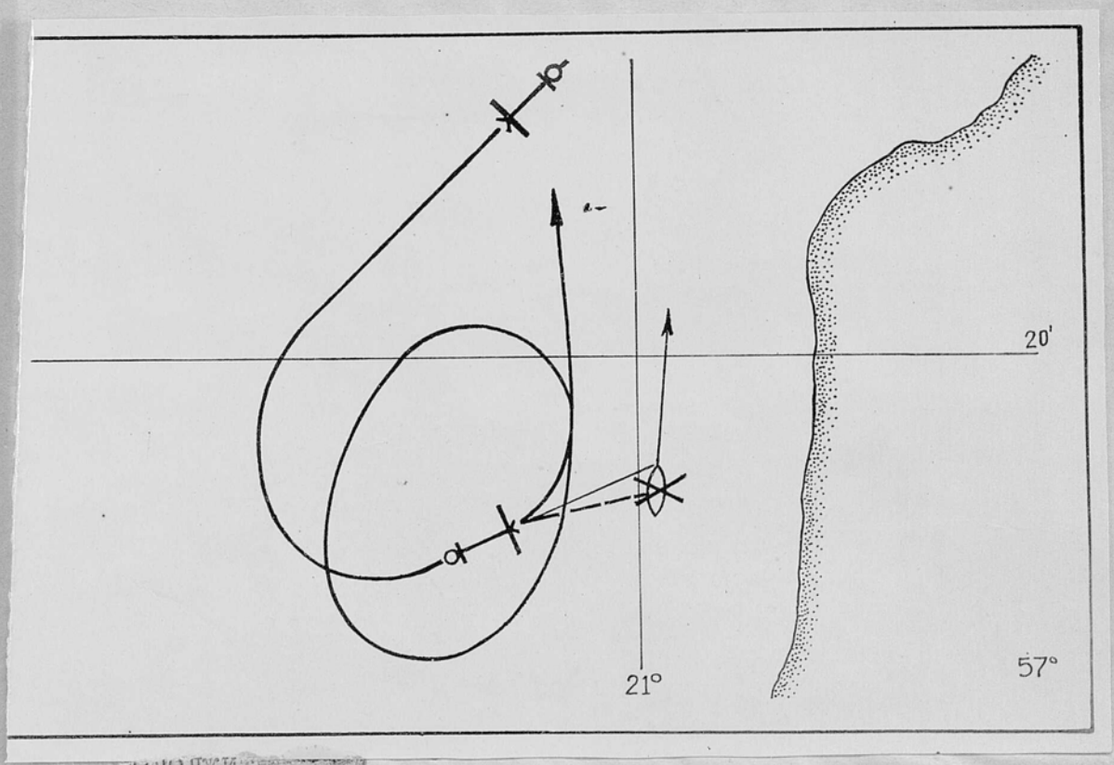
В 04.14 с Н-30 мтр., БК-70°, КУ-115° л/б, Дз -400 мтр., скорость 230 к/ч - произвел атаку ТР.

Экипаж наблюдал взрыв торпеды в центральной части ТР. Тр накренился на левый борт и затонул.

Выход из атаки левым разворотом по носу ТР.

Для обнаружения результатов, над целью сделал один круг.

Противодействия в районе цели не было.



Обратный маршрут и профиль полета: Ш-57°16' Д-21°01' - Н-30 мтр. Ш-59°15' Д-22°00' - Н-6000 мтр.; о.Кимита Н-7000 мтр.; б.Кэри Н-7700 мтр.; Порнайнен - Н-7800 мтр. - Лавенсаари.

Посадку произвел на аэродром Лавенсаари в 07.15.

Продолжительность полета 05.43.

С аэродрома Лавенсаари на свой аэродром Приютино перелетел в этот же день под прикрытием 2 ЯК-7.

45

1 августа - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик - ст.лейтенант РАЗГОНИН, штурман ст.лейтенант ЧВАНОВ.

В 01.39 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть БМ и Рижский залив.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк - Н-800 мтр., Лавенсаари - Н-1800 мтр., Айнажи - Н-2000 мтр., Рижский залив Н-800 мтр.

В юго-западной части Рижского залива Ш-57°40', Д-22°54', обнаружил ТР противника водоизмещением 6000 тонн, идущий курсом 155°, ход 5-6 узлов.

В атаку вышел способом прямого сближения.

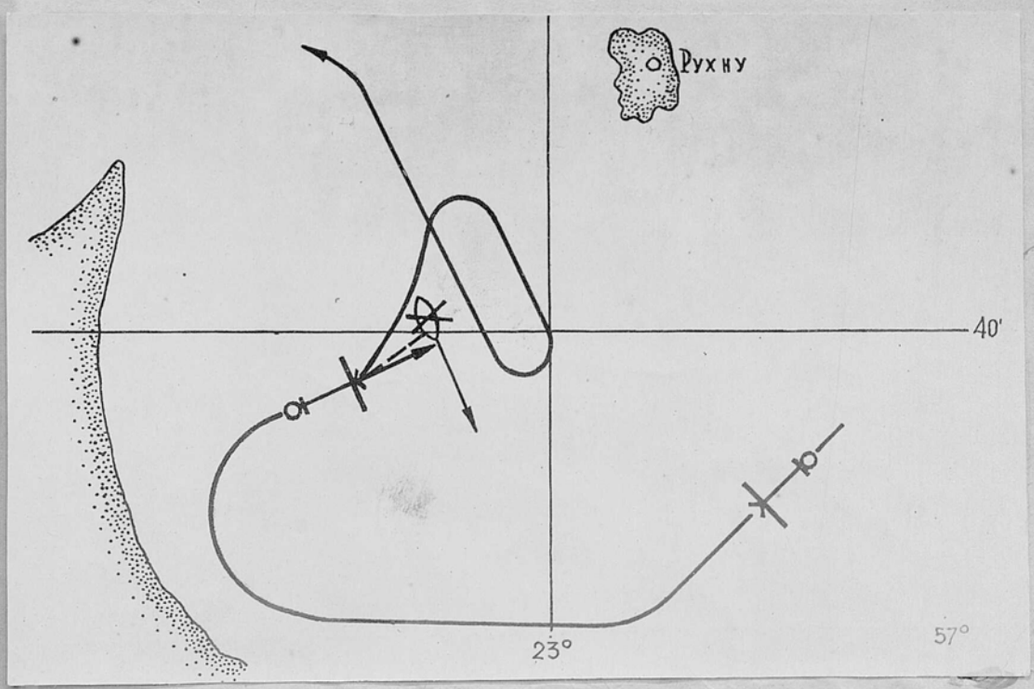
В 14.10 с Н-30 мтр., БК-60°, КУ-85° п/б, Дз-500 мтр., скорость 240 к/ч, глубина места 30 мтр., сбросил торпеду.

Экипаж наблюдал попадание и взрыв торпеды в носовой части ТР, носовая часть погружалась в воду, а затем ТР затонул.

Выход из атаки левым разворотом по корме транспорта.

Для фотографирования результатов атаки над целью сделал один круг.

Противодействия в районе цели не было.



Обратный маршрут и профиль полета: Ирбенский пролив - Н-20 м. Ш-57°50' Д-21°30' Н-200 мтр.; Ш-59°10' Д-22°00' - Н-4000 мтр., о.Кимито - Н-6500 мтр.; Перно Н-7800 мтр., Нуйямаа -Н-8000 мтр., Приютино.

46

Посадку произвели на аэродроме Приютино в 08.15.

Продолжительность полета 06ч.36м.

Метеообстановка: Эстония - облачность 3-4 балла, Н-4000 мтр., видимость 5 клм ; Рижский залив - облачность 3-4 балла, Н-4000мт. видимость 2-3 клм., дымка; район Даго-Эзель - безоблачно, видимость 4-10 клм.; Балтийское море - облачность 10 баллов, Н-верхкромки 600 мтр., видимость 10 клм; западная часть ФЗ и южная территория Финляндии - облачность 10 баллов, с разрывами, Н-5000 мтр., видимость 4-6 клм. дсп.

4 августа - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик - ст.лейтенант БАНИМОВИЧ, штурман капитан ЧЕРНЫХ.

В 00.38 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк Н-1000 мтр., Лавенсаари Н-1200 мтр., порт Кунда - Н-2000 мтр.

Далее, идя по заданному маршруту по направлению в Рижский залив, в районе г.Тарту встретил неблагоприятные метеоусловия и возвратился на аэродром Углово.

Посадку произвел с торпедой в 04.00.

Продолжительность полета 03.22.

Метеообстановка: Сестрорецк - Кунда: облачность 3-4 балла, Н-1000 мтр., видимость 3-4 клм.; район Тарту: облачность 10 бал., Н-5000 мтр., видимость 1-2 клм.

4 августа - самолет ДБ-3. Экипаж:летчик -капитан ВАСИЛЬЕВ, штурман мл.л-нт ДАНИЛОВ.

В 01.38 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк - Н-1600 мтр.,Лавенсаари - Н-2500 мтр., порт Кунда - Н-2800 мтр., Нярну - Н-800мтр. Рижский залив - Ирбенский пролив Н-500-1200 мтр.

Пройдя по заданному маршруту, кораблей и ТР ТР противника не обнаружили.

В 05.50 с Н-1600 мтр., БК-25° сбросил торпеду по причалам мыса Ристна / остров Даго/.

Экипаж наблюдал взрыв торпеды и клубы черного дыма.

Противодействия в районе цели не было.

Обратный маршрут и профиль полета: мыс Ристна - Н-1600мтр., о.Падво - Н-2500 мтр.; Лахти - Н-6000 мтр.; Тиурала - Н-4500мтр.; Новая Ладога.

На обратном маршруте в 06.06. на Н- 2000 мтр., в 40 клм.юго-западнее Ханко имел встречу с 1 МЕ-110, от атаки и преследования уклонился уходом в облака.

В 07.24 на Н-4500 мтр.из района Лахденпохья обстрелян сильным огнем ЗА и автоматов. Разрывы ложились со всех сторон.

Повреждений не получил.

Посадку произвел на аэродром Н.Ладога в 08.00.

Продолжительность полета - 06.22.

Метеообстановка: Финский залив - облачность 10 баллов, Н-2500 мтр., видимость 3-4 клм.; Эстония - облачность 6-10 баллов, Н-2500 мтр., видимость 3-4 клм.; Рижский залив - облачность 10 баллов, Н-1500 мтр. -2000 мтр., видимость 2-3 клм.,местами дождь. Финляндия - облачность 10 баллов, Н-2000-6000 мтр., видимость 6клм. грозы.

8 августа - самолет ДБ-3. Экипаж:летчик - ст.л-нт БУНИМОВИЧ, штурман капитан ЧЕРНЫХ.

В 06.02 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в район устья Финского залива.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк Н-500 мтр., Лавенсаари Н-150 мтр., Гогланд - Н-200 мтр., о.Кэри - 150 мтр.,

По данному маршруту кораблей и ТР ТР противника не обнаружил.

На обратном маршруте, проходя через Нарвский залив, с Н-60мт. обнаружил 2 СКР противника, идущих в строю правого пеленга,ткурс 170°, ход 3-10 узлов.

В 07.43 в точке Ш-59°33', Д-27°30' с Н-20 мтт,БК-100°, КУ-120° п/б, Дз-600 мтр., скорость 250 к/ч, глубина места 19 мтр.- произвел атаку по хвостовому СКР водоизмещением 600 тонн.

Экипаж наблюдал попадание и взрыв торпеды в кормовой части СКР. Кормовая часть СКР погрузилась в воду. Головной СКР развернувшись на 130° подошел к месту погружения СКР.

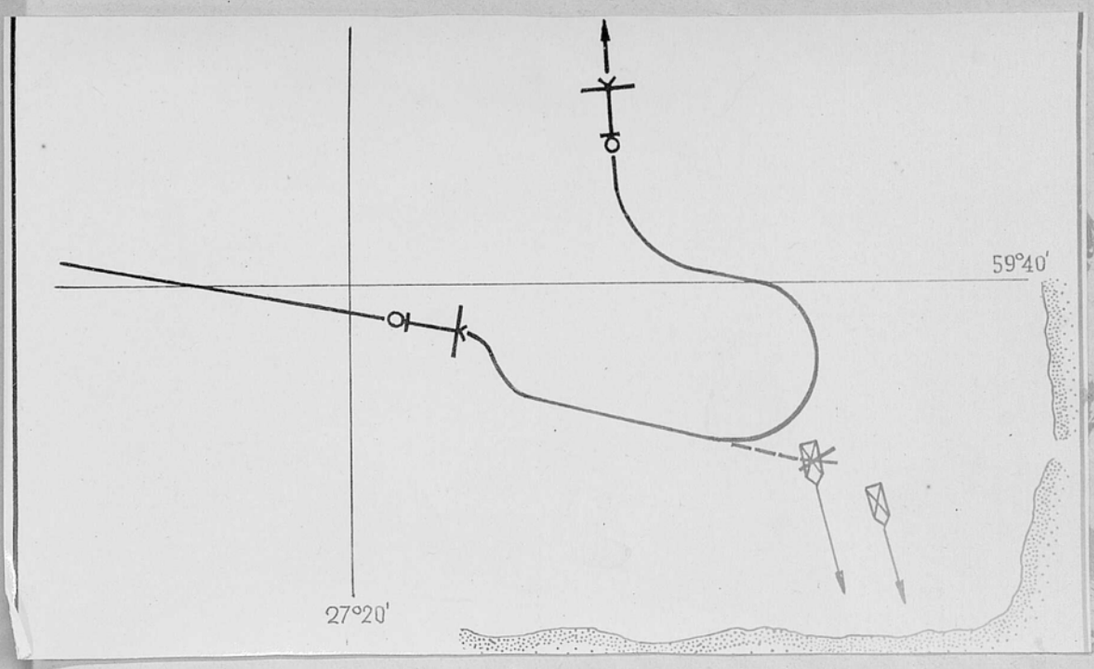
Выход из атаки разворотом влево по корме атакованного СКР. При выходе самолет обстрелян огнем ЗА и автоматов с СКР, повреждений нет.

Обратный маршрут и профиль полета: Нарвский залив - Н-30 мтр., Лавенсаари - Н-500 мтр., Сестрорецк - Н-100 мтр.

Посадку произвел на свой аэродром - Приютино в 08.42.

Продолжительность полета 02.04.

Метеообстановка: облачность 10 баллов, Н-100-300 мтр.,видимость 500-2000 мтр., дождь.



8 августа - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик ст.л-нт КОЛЕСНИК, штурман - ст.л-нт САГОТЕЛОВ.

В 06.07. с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в район устья Финского залива. Задание не выполнил из-за неблагоприятных метеоусловий, возвратился из района острова Сескар.

В 07.07. произвел посадку с торпедой на аэродроме Приютино. Метеообстановка: облачность 10 баллов, Н-50 мтр., видимость до 500 мтр., дождь.

8 августа - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик ст.л-нт ЧЕРНЫШЕВ, штурман - капитан РЕНЗАЕВ.

В 12.23 с аэродрома Приютино вылетел в крейсерство в район устья Финского залива.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк Н-400 мтр., о.Лавенсаари Н-500 мтр., Нарвский залив - Н-500 мтр., о.Экхольм - Н-100 мтр.

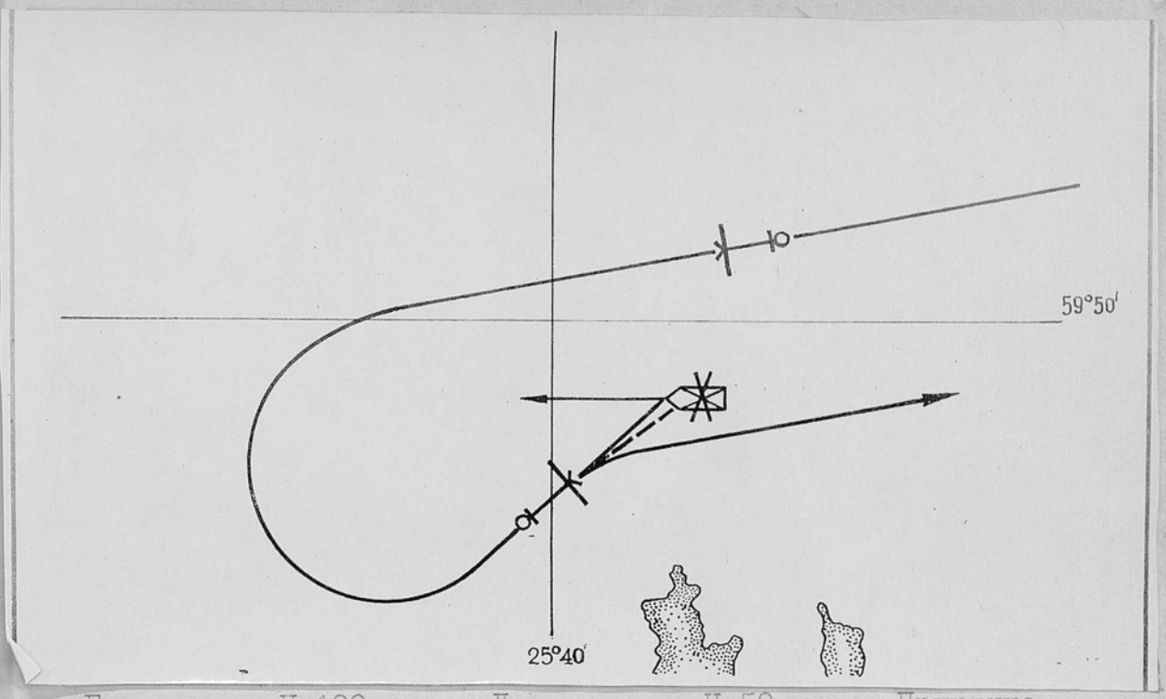
В районе Ш-59°49' Д-25°43' обнаружил СКР водоизмещением 600 тонн, курс 270°, ход 6-8 узлов.

В 13.52, обойдя СКР параллельным курсом, с носа с Н-30 мтр., БК-45°, КУ-45° п/б, Дз -350 мтр., скорость 250 клм/час - произвел атаку по СКР.

Экипаж наблюдал попадание и взрыв торпеды в носовой части СКР. СКР затонул.

Выход из атаки разворотом вправо с набором высоты.

При выходе из атаки, самолет был обстрелян огнем ЗА, получил прямое попадание снаряда в левый мотор и плоскость. На самолете возник пожар. Усилиями экипажа, пожар был погашен до подхода к о.Лавенсаари.



о.Гогланд - Н-100 мтр., Лавенсаари Н-50 мтр., Приютино.

Посадку произвел на своем аэродроме в 14.58.

Продолжительность полета - 02.35

Метеообстановка: Сескар - облачность 7 баллов, Н-300 мтр., видимость 10 клм.; о.Гогланд - облачность 7-8 баллов, Н-200мтр., видимость 2-3 клм.

8 августа - самолет ДБ-3. Экипаж:летчик - капитан ВАСИЛЬЕВ, штурман - мл.лейтенант ДАНИЛОВ.

В 12.25 с аэродрома Приютино вылетел в крейсерство в район устья Финского залива.

Задание не выполнил из-за неблагоприятных метеоусловий. Возвратился из района Ш-60°05', Д-29°04'.

В 13.20 произвел посадку на свой аэродром с торпедой.

Продолжительность полета 00.55.

Метеообстановка: облачность 6-7 баллов, Н-200-400мтр., толщина облачности 20-30 мтр., видимость 20-30 клм.

10 августа - самолет ДБ-3. Экипаж:летчик - капитан ШАМАНОВ, штурман - капитан ЛОРИН.

В 04.55 с аэродрома Приютино вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк, о.Лавенсаари, острова Б.Тютерс, М.Тютерс, Гогланд.

Полет по всему маршруту производился на высоте 30 мтр. Кораблей и ~~ТР~~ ТР не обнаружил. Дальше о.Гогланд не пошел, возвратился, из-за неблагоприятных метеоусловий.

50

В 05.58 на Н-10-15 мтр.южнее 5 клм. острова Лавенсаари, несмотря на дачу своих опознавательных, обстрелян огнем ЗА сторожевого корабля КБФ. Повреждений не получил.

В 06.55 произвел посадку на своем аэродроме с торпедой.

Продолжительность полета - 02.00.

10 августа - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик - капитан ВАСИЛЬЕВ, штурман - мл.лейтенант ДАНИЛОВ.

В 05.00 с аэродрома Приютино вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк, Лавенсаари, северная часть острова Гогланд.

Полет по всему маршруту производился на высоте 20-30 мтр. Кораблей и ТР ТР не обнаружил. Дальше о.Гогланд не пошел, возвратился из-за неблагоприятных метеоусловий.

В 07.05 произвел посадку на своем аэродроме с торпедой.

Продолжительность полета - 02.05.

Метеообстановка: Сестрорецк-Лавенсаари - облачность 10 баллов Н-150-200 мтр., видимость 2-3 клм.;западнее о.Гогланд - облачность 3-4 балла, высокая, видимость 10-15 клм.

11 августа - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик ст.л-т БУНИМОВИЧ, штурман - ст.л-нт ЧЕРНЫХ.

В 01.20 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк - Н-700 мтр.,Лавенсаари Н-400 мтр., порт Кунда - Н-2100 мтр., Лимбажи Н-1000 мтр., Рижский залив, Ирбенский пролив Н-300 мтр., Ш-57°00' Д-20°30' Н-300 мтр., Ш-58°10' Д-21°35' Н-1800 мтр.

В данном районе кораблей и ТР ТР противника не обнаружил. Дальнейший поиск прекратил, из-за неблагоприятных метеоусловий.

В 05.05 с Н-2300 мтр., БК-80° - сбросил торпеду по центру города Кроаари / остров Эзель/.

Экипаж наблюдал взрыв торпеды в центре города.

Противодействия не было.

Обратный маршрут и профиль полета: острова Эзель - Н-2300мт. г.Тарту Н-7000 мтр., Лавенсаари Н-7000 мтр.Приютино.

Посадку произвел на своем аэродроме в 07.03.

Продолжительность полета - 05.43.

51

Метеообстановка: Финский залив - облачность 10 баллов, Н-300-7000 мтр., видимость 10 клм.; восточная часть Эстонии: облачность 10 баллов, Н-300-7000 мтр.,видимость 10 клм.;Рижский залив - облачность 7-8 баллов, Н-300-1000 мтр., 10 клм.; восточная часть Балтийского моря - облачность 10 баллов,Н-7000 мтр., видимость 10 клм., грозовые облака.

11 августа - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик - ст.л-нт КОЛЕСНИК, штурман - ст.л-нт САГОТЕЛОВ.

В 02.35 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк - Н-700 мтр., Нарвский залив - Н-1500 мтр., о.Прангли - Н-1000 мтр., о.Осмусаар -Н-200мтр. В районе Ш-59°30' Д-23°10' обнаружил ТР противника водоизмещением 6000 тонн. Без хода /длина ТР 100-90 мтр/.

В 04.40 с Н-40 мтр., БК-35°, КУ-90° п/б, Дз-600 мтр.,глубина места 100 мтр., - произвел атаку ТР.

Экипаж хода и взрыва торпеды не наблюдал. Предположительно, торпеда утонула.

Противодействия противника в р-не цели не было.

Обратный маршрут и профиль полета: остров Даго - Н-30 мтр., Аландские острова Н-5200 мтр., Пори - Н-6300 мтр., Кексгольм - Н-7500 мтр., Н.Ладога.

Посадку произвел на аэродроме Н.Ладога в 08.45.

Продолжительность полета - 06.20.

Метеообстановка: Сестрорецк-Сескар - облачность 1-2 балла, Н-1000 мтр.,видимость 4-6 клм.; Таллин - облачность 9 баллов, Н-600 мтр.; Аландские острова - облачность 2-3 балла, Н-1500-2000 мтр., видимость 4-6 клм.; территория Финляндии - облачность 10 баллов, Н-7000 мтр.

17 августа - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик ст.л-нт РАЗГОНИН, штурман ст. л-нт ЧВАНОВ.

В 01.30 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Задания не выполнил, возвратился из-за неисправности мат.части сильное пламя из верхних сопл, отказ СПУ-3.

Торпеду сбросил в воду в районе Ььерке -Зунд. Экипаж взрыва торпеды не наблюдал.

Противодействия не было.

52

Посадку произвел на аэродроме Приютино в 03.25.
Продолжительность полета 01.55.

17 августа - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик ст.л-нт ЧЕРНЫШЕВ, штурман - капитан РЕНЗАЕВ.

В 02.22 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в северную часть Балтийского моря.

Маршрут и профиль полета: Сестрорецк - Н-600 мтр.с.Кэри - Н-1400 мтр., устье Финского залива - Н-1200 мтр.

В районе Ш-59°37', Д-21°05', обнаружил ТР противника водоизмещением в 6000 тонн, курс 190°, ход 6-8 узлов.

В 05.00 с Н-30 мтр., БК-60°, КУ-60° п/б, Дз-500-400 мтр., глубина места 7 мтр. - произвел атаку ТР.

Экипаж наблюдал отрыв и вход торпеды в воду, дальнейшего следа и взрыва торпеды не видели.

Противодействия со стороны противника не было.

Обратный маршрут и профиль полета: о.Утэ - Н-1700 мтр., о.Кюмлянге - Н-2500 мтр., Пори - Н-5000 мтр., Кексгольм Н-8500мр. центральная часть Ладожского озера - Н-3000 мтр. Приютино.

В 07.20 - 07.40 в районе Сартавала на Н-8500 мтр.имел встречу и вел воздушный бой с 2 ФВ-190. Первый ФВ-190 был замечен сзади на удалении 6-7 клм.и выше на 200-300 мтр. Истребитель шел на сближение и с дистанции 300-400 мтр. начал производить атаку снизу в хвост.

Стрелок-радист САМОХИН дал 3 очереди из пулемета БС, истребитель отвернул и начал заходить в следующую атаку. В этот момент был замечен второй ФВ-190, заходящий в атаку снизу и в хвост. Сблизившись на Д-300-250 мтр., истребитель открыл огонь, производя безрезультатную очередь, отвернул для захода на следующую атаку. В момент отворота стрелок-радист САМОХИН дал по истребителю несколько коротких очередей из пулемета БС, ФВ-190 загорелся и упал на глазах всего экипажа. Первый ФВ-190, произведя еще две безрезультатных атаки, ушел по направлению Ладожского озера и скрылся в облачность.

В 08.20 самолет-торпедоносец благополучно произвел посадку на аэродроме Приютино.

Продолжительность полета 05.58.

Метеообстановка: Сестрорецк-Лавенсаари - облачность 7 баллов, высота 300 мтр., видимость 10 клм.; район Таллина - облачность 5-7 баллов, высота 1300-1400 мтр., видимость 10 клм.;Аландские

шхеры - облачность 3-4 балла, высота 1300-1400 мтр., видимость 10 клм.; северный берег Финляндии - облачность 10 баллов, высота 600-3000 мтр., видимость 7-10 клм.; Ладожское озеро - облачность 4 балла, высота 3000 мтр., видимость 20 клм.

3 сентября - самолет ДБ-3. Экипаж: летчик - капитан ШАМАНОВ, штурман - капитан ЛОРИН.

В 03.17 с аэродрома Углово вылетел в крейсерство в район Рижского залива и северную часть Балтийского моря.

Маршрут полета: Сестрорецк - Лавенсаари - о.Нейсаар-острова Даго-Эзель.

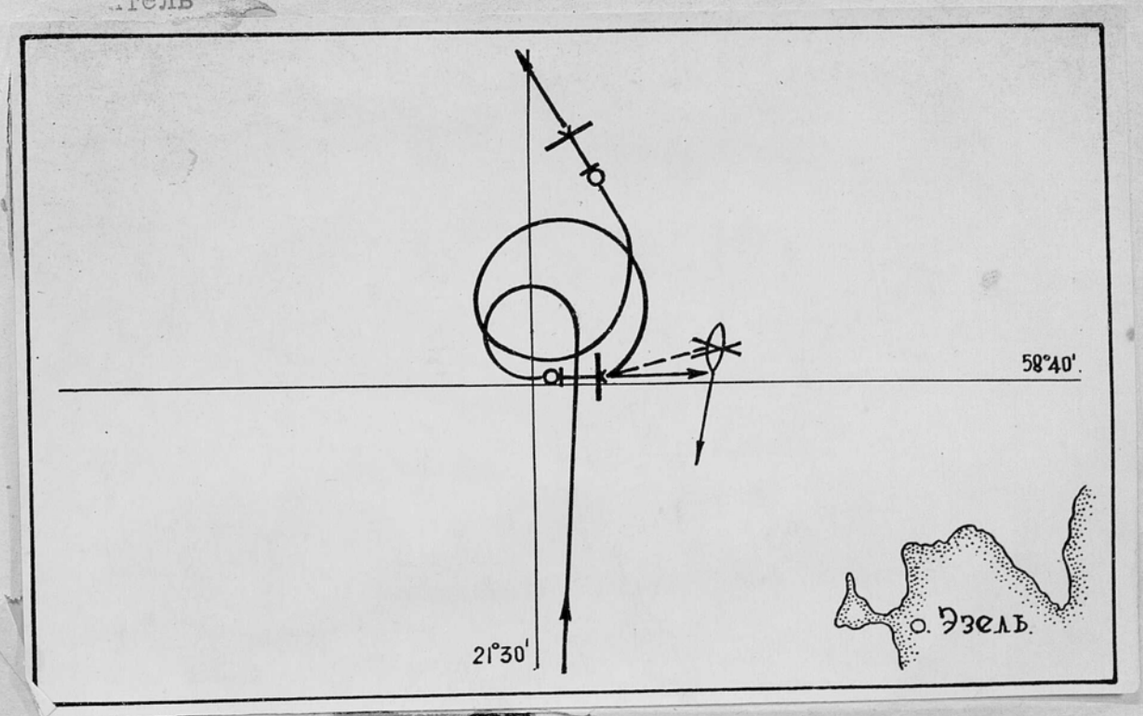
В районе Ш-58°40' Д-21°40' обнаружил транспорт противника водоизмещением до 8000 тонн /однотрубный, три недстройки, две мачты высота надводных частей борта - 4 метра, длина 120 мтр./, курс 190°, ход 8-10 узлов.

В 05.56 с Н-30 мтр., БК-90°, ВУ-80°, п/б, скорость 240 к/ч, дистанция 400 мтр., глубина места - 76 мтр., произвел атаку транспорта.

Экипаж наблюдал попадание и взрыв торпеды в центральную часть. Появилось пламя, транспорт дал дифферент на корму 50-60°, начал погружаться в воду и через 5 минут затонул.

Выход из атаки левым разворотом по корме транспорта.

При подходе и при выходе из атаки самолет был обстрелян сильным огнем пулеметов и автоматов. Повреждений не получил.



54

Обратный маршрут: Рижский залив, порт Кунда, Лавенсаари, Сестрорецк, Приютино.

Посадку произвел на аэродром Приютино в 08.57.

Продолжительность полета - 05.40.

Метеообстановка: Сестрорецк - Лавенсаари - облачность 6-8 баллов, Н-150-200 мтр., видимость 2-3 клм; Таллин-Ирбенский пролив - облачность 8-10 баллов, Н-150-200 мтр., видимость 2-3 клм.; Балтийское море - облачность 8-10 баллов, Н-150 мтр., видимость до 10 клм.; Эстония - облачность 6-8 баллов, Н-1500 мтр., видимость до 10 клм.

20 сентября - Самолет ДБ-3. Экипаж: летчик -ст.лейтенант ЧЕРНЫШЕВ, штурман капитан РЕНЗАЕВ.

В 04.15 с аэродрома Каменка вылетел в крейсерство в район устья Финского залива и северную часть Балтийского моря.

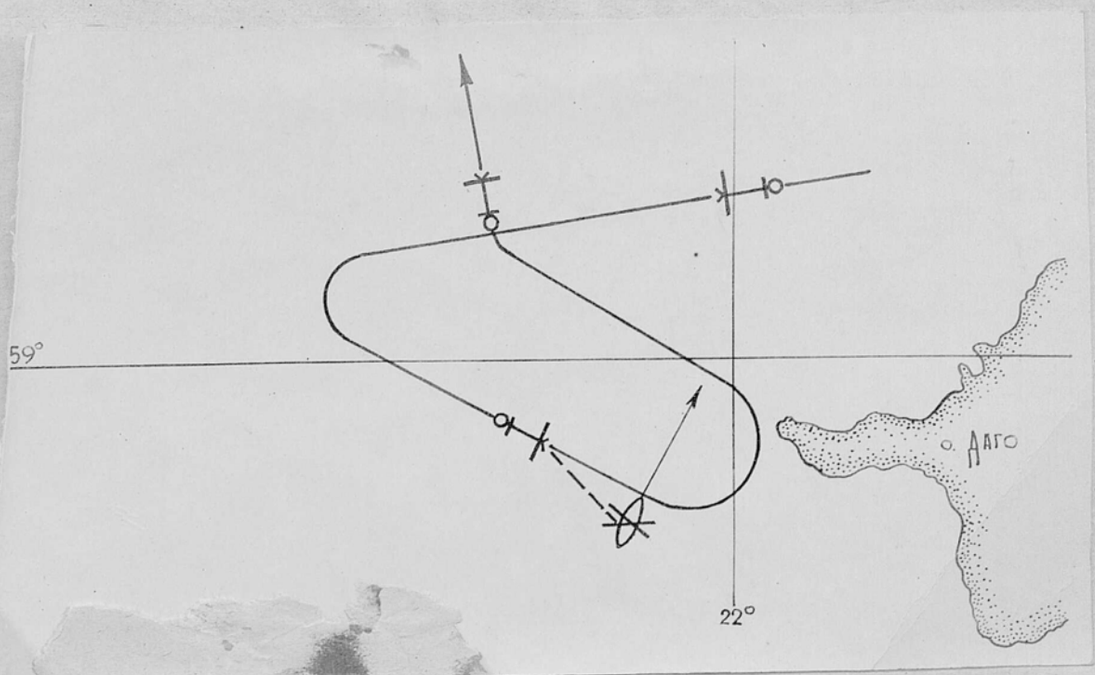
Маршрут и профиль полета: Сестрорецк - высота 200 мтр. о.Гогланд - высота 400 мтр., о.Найсаар - Н-1100 мтр., район о.Даго - Н-4000 мтр.

В районе Ш-58°53' Д-21°50' обнаружил транспорт противника водоизмещением 2500 тонн /пассажирский, однотрубный, двухмачтовый, двухпалубный, высота надводной части бортов - 4-5 мтр., длина 70мтр/ курс 30°, ход 3-4 узла.

В 07.08 с Н-30 мтр., БК-120°, КУ-90° л/б, Д-250-300 мтр., скорость 240 к/ч, глубина места 15 мтр., произвел атаку транспорта.

Экипаж наблюдал след торпеды по направлению на транспорт. Взрыва торпеды не наблюдал, из-за малой дистанции залпа.

Выход из атаки левым разворотом по носу транспорта.



После выхода из атаки, с дистанции 800-1000 мтр., произведено фотографирование результатов атаки.

По наблюдениям экипажа и по фотоснимку установлено попадание и взрыв торпеды в кормовой части транспорта. Транспорт затонул. Противодействия со стороны противника не было.

Обратный маршрут и профиль полета: место атаки Н-30 мтр., Турку - Н-3700 мтр., через территорию Финляндии на Кекгольм-Н-7000 мтр., центральная часть Ладожского озера Н-5000 мтр., Каменка.

Посадку произвел на аэродроме Каменка в 10.19.

Продолжительность полета 06.04.

Метеообстановка: Сестрорецк - Гогланд - облачность 10 баллов, Н-300-400 мтр., видимость 1000 мтр., дымка; Гогланд-Таллин - облачность 3-5 баллов, Н-1400 мтр., видимость 7 клм.; Таллин - Даго - облачность 10 баллов, Н-400 мтр., видимость 6 клм.; восточная часть ЕМ - безоблачно, видимость 4 клм.; Финляндия - облачность 10 баллов, высота 2400 мтр.; Ладожское озеро - облачность 10 баллов, высота 600-900 мтр., видимость 8 клм.- 10 клм.

23 сентября - Самолет ДБ-3. Экипаж - летчик ст.лейтенант БУНИМОВИЧ, штурман - ст.лейтенант СОВЕТСКИЙ.

В 04.30 с аэродрома Каменка вылетел в крейсерство в район устья Финского залива и среднюю часть Балтийского моря.

Маршрут полета: Сестрорецк - Лавенсаари-Гогланд-устье Финского залива - о.Даго - Эзель - побережье Виндава, Либава.

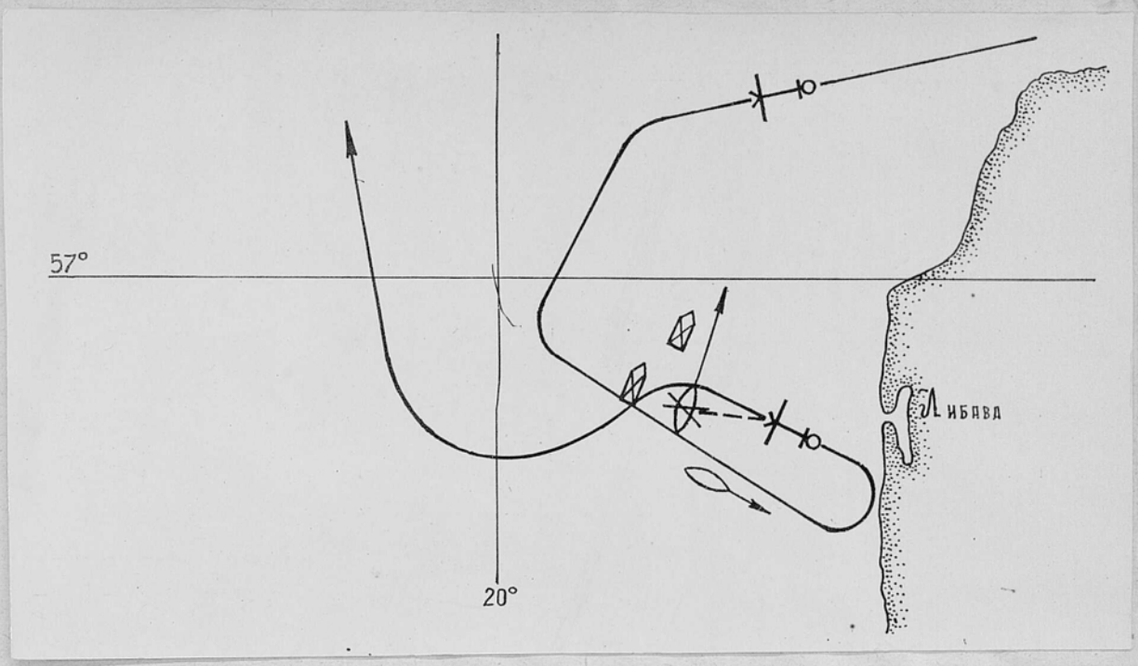
В районе Ш-65°49' Д-20°40' обнаружил транспорт противника водоизмещением 6000 тонн /однотрубный, двухмачтовый, высота надводной части бортов - 2-3 мтр., длина 120-130 мтр./, курс 20°, ход 6-8 узлов Транспорт шел под охраной двух БКР.

В 07.17 с Н-30 мтр., БК-300°, КУ-100° п/б, Д-450 мтр., скорость 240 к/ч, глубина места - 28 мтр., -произвел атаку транспорта Экипаж наблюдал попадание и взрыв торпеды в кормовой части транспорта. Транспорт с дифферентом на нос начал погружаться в воду и через 5-6 минут затонул.

Выход из атаки разворотом влево, с проскакиванием впереди транспорта.

В районе цели самолет обстрелян сильным огнем автоматов с кораблей охранения и транспорта.

Разрывы снарядов ложились со всех сторон в расстоянии 100-200мтр. от самолета. Фотографирование результатов атаки не производилось из-за сильного противодействия противника.



Обратный маршрут полета: Ирбенский пролив - Рижский залив, территория Эстонии, Лавенсаари.

Посадку произвел на аэродроме о.Лавенсаари в 09.37.

Продолжительность полета - 05.07.

Метеообстановка: Сестрорецк - устье Финского залива - безоблачно, видимость 10 клм.;устье Финского залива - Рижский залив - облачность 10 баллов, Н-200-600 мтр., видимость 10 клм.,в дожде -200мтр. Эстония - облачность 10 баллов, высота нижней кромки 1200мтр., верхней 7000 мтр.

30 сентября - Самолет ДБ-3. Экипаж: летчик -ст.лейтенант БУНИМОВИЧ, штурман - ст.лейтенант СОВЕТСКИЙ.

В 04.16 с аэродрома Каменка вылетел в крейсерство в среднюю часть Балтийского моря. Маршрут и профиль полета: Сестрорецк - Вики - Н-800 мтр., Матсалу - район о.Даго, Эзель - Н-100 мтр.,

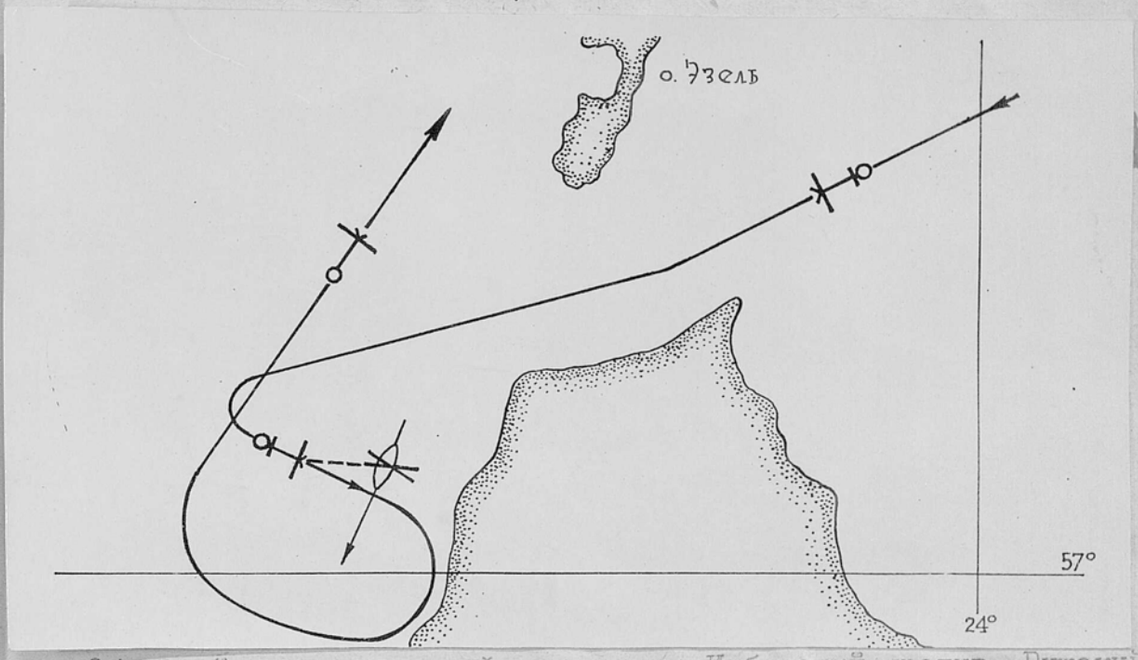
В районе Ш-57°13' Д-21°00' обнаружил танкер противника,водоизмещением 8000 тонн / однотрубный, двухмачтовый, Н-надводной части бортов - 0,5 - 1 мтр., длина 145-150 мтр./ КУ-203°, ход 10 узлов.

В 08.00 с Н-30 мтр., БК-113°, ~~БКУ~~-90° п/б Дз-400 мтр., скорость 240 к/ч., глубина места - 30 мтр., произвел атаку танкера. Экипаж наблюдал попадание и взрыв торпеды в кормовой части транспорта. На танкере произошли два взрыва и через 30 секунд танкер затонул.

Результат атаки сфотографирован.

Выход из атаки разворотом вправо с проскакиванием впереди по курсу танкера.

Противодействия не было.



Обратный маршрут и профиль полета: Ирбенский пролив -Рижский и Нарвский заливы - Н-5000 мтр., - 5800 мтр., Лавенсаари -Сестрорецк Н-5600-5000 мтр., Каменка.

Посадку произвел на аэродроме Каменка в 09.46.

Продолжительность полета 05.30.

Метеообстановка: Сестрорецк-Гогланд - облачность 8 баллов, Н-1200 мтр., видимость 1 клм.; о.Гогланд-Эзель - облачность 8-9 баллов, Н-1000-1200 мтр., видимость 4-5 клм., восточная часть Балтийского моря - облачность 5-6 баллов, Н-600 мтр., видимость 4 клм.. Эстония - облачность 5-6 баллов, Н-1500 мтр., видимость 10 клм., Финский залив - облачность 3-4 баллов, Н-2000 мтр.,видимость 20 клм.

21 октября - Самолет А-20-Ж. Экипаж: летчик капитан МЕРКУЛОВ, штурман ст.лейтенант ЕСНОВ.

В 12.24 вылетел с аэродрома Каменка в крейсерство в Финский залив.

По маршруту: ИПМ, о.Лавенсаари, о.Гогланд, Ш-59°59' Д-26°47'.

В районе точки Ш-59°59' Д-26°47' обнаружил четыре транспорта, в строю - кильватера, в охранении 4 СКР, по два с каждого борта, 2 СКА сзади; 2 самолета /МЕ-109 и МЕ-110/, патрулирующих над караваном на Н-500 мтр., курс каравана 32°, ход 8 узлов.

В 14.01 с Н-50 мтр., БК-33°, КУ-115° п/б, Д-600 мтр., скорость 290 к/ч - атаковал концевой транспорт водоизмещением 1000-1500 тонн.

Экипаж наблюдал попадание и взрыв торпеды в кормовой части.

Из-за сильного противодействия с кораблей эскорта, полного погружения не наблюдал.

При подходе и отходе самолет был обстрелян сильным огнем ЗА и автоматов с транспортов и кораблей эскорта.

Истребители противника не обнаружили самолет до атаки, после атаки самолет ушел в облачность.

Обратный маршрут: район атаки - Каменка.

В 14.53 произвел посадку на своем аэродроме.

Метеообстановка: ИПМ - Гогланд - облачность 10 баллов, высота 600 мтр., видимость 4 клм.

25 октября --самолет ДБ-3. Экипаж: летчик -капитан ЧЕРНЫШЕВ, штурман - капитан РЕНЗАЕВ.

В 11.14 вылетел с аэродрома Каменка в крейсерство в БМ.

По маршруту: ИПМ, Гогланд, Нарген, маяк Лильхорь, Ш-58°53', Д-20°34'.

В районе точки Ш-58°23', Д-21°10' обнаружил транспорт противника водоизмещением 3000 тонн, в охранении 2 СКА, на дистанции 300-400мтр и 1 МЕ-110 на высоте 300 мтр.; курс транспорта 30°, ход 6 узлов.

В 13.50 с Н-20 мтр., БК-140°, КУ-70° л/б, Д-300 мтр., скорость 250 к/ч - атаковал транспорт.

Экипаж наблюдал попадание и взрыв торпеды в носовой части. Ввиду противодействия, дальнейшего наблюдения не вел.

Самолет на боевом курсе был атакован МЕ-110. Первую атаку произвел под ракурсом 1/4 сзади, справа, сверху, с Д-500 мтр. Трассы проходили ниже 3-5 мтр. Вторую атаку производил под ракурсом 1/4 сзади, сверху, слева, с Д-300 мтр. Трассы проходили ниже хвоста. Оторвались от преследования уходом в облачность.

Обратный маршрут полета: район цели, севернее о.Даго, о.Нарген, КПМ.

В 16.27 произвел посадку на своем аэродроме.

Н а л е т - 05.13.

Метеообстановка: облачность 10 баллов, Н-150-300 мтр., видимость 4 км.

За период 1943 г.на крейсерство произведено 229 самолетовылетов ИЛ-4 и А-20-Ж, из которых 93 с торпедными атаками и 136 без торпедных атак.

Из 93 торпедных атак, 56 были успешными и 37 неуспешными.

Из 136 самолетовылетов без торпедных атак, имели место случаи:

а/ возвращение с задания из-за несоответствия метеоусловий 82;

б/ необнаружения кораблей по маршруту..... 36;

в/ неисправности мат.части,обнаруженной в полете.... 14;

г/ потери самолетов и экипажей..... 4.

60

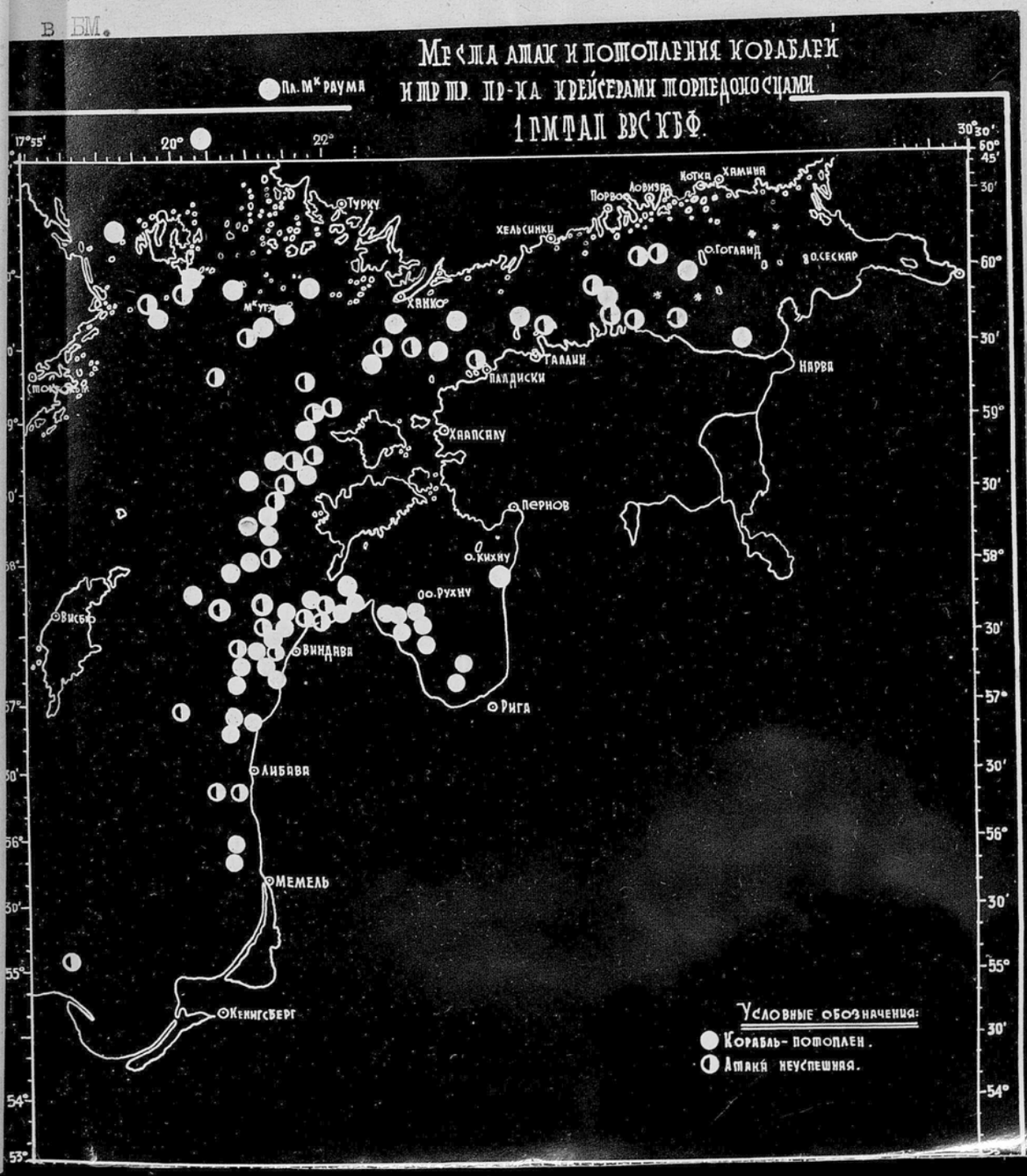
Всего потоплено за этот период 56 кораблей и транспортов, общим водоизмещением 246-600 тонн, из них:

49 транспортов, общим водоизмещением 224.100 тонн,
3 танкера " -"- 20.000 "
2 СКР, " -"- 1.200 "
1 тральщик водоизмещением 700 тонн,
плавмаяк " Раумо", водоизмещением 600 тонн.

Таким образом, на один потопленный корабль в среднем приходится "?." самолетовылета.

Эффективность действий торпедоносцев - крейсеров, по сравнению с 1942 г., повысилась более чем в два раза.

Крейсерские полеты в 1943 г. являлись основным методом использования самолетов-торпедоносцев в борьбе на коммуникациях противника в БМ.



61

КРЕЙСЕРСТВО 1944 - 1945 г.г.

В первой половине 1944 г. торпедоносная авиация, начав боевую деятельность, преимущественно, одиночными крейсерами, воздействовала на коммуникации противника также, как и в 1943 г.

Во второй половине, МТА пополнилась вновь сформированным и вступившим в строй 51 МТАП.

Район действий торпедоносцев непрерывно расширялся и охватывал основные коммуникации противника в БМ.

Введение нового топмачтового способа бомбометания и получения на вооружение самолетов А-20-Ж, резко изменило тактику крейсерских операций.

С аэродромов Литвы и в 1945 г.из Германии на крейсерство вылетали группы самолетов, в состав которых входили торпедоносцы, топмачтовики и истребители.

Атака конвоев и даже одиночных транспортов производилась в светлое время суток, во взаимодействии самолетов-торпедоносцев и топмачтовиков, по команде ведущего всей группы.

При обнаружении кораблей противника, топмачтовики, штурмовой атакой и бомбами, действовали по кораблям охранения; торпедоносцы наносили торпедные удары по транспортам, как главной цели.

Истребители дальнего действия ЯК-9д надежно прикрывали ударные группы и фиксировали результаты ударов.

Вследствие активной деятельности нашей торпедоносной авиации в этот период, противник вынужден был или прекратить совсем движение своих конвоев днем, или использовать для перевозки наблагоприятную погоду.

Применение в крейсерство бомбометания топмачтовым методом повысило эффективность крейсерских операций.

Просмотрим для примера две характерных операции:

17.02.45 г. два самолета А-20-Д0 /Бостон/ 1 ГМТАП, под прикрытием 4 ЯК-9 21 ИАКП, вылетели в крейсерский полет с задачей поиска и уничтожения транспортов противника в Балтийском море.

От ИПМ /аэродром Паневежис/ по маршруту в Данцигскую бухту группа шла на высоте 300-50 мтр.

Метеорологические условия сильно затрудняли полет.Над сушей низкая облачность, местами заставляла снижаться до высоты бреющего полета, а проходящий местами снег значительно ухудшал видимость.

62

Низкая облачность в море / высота 100-200 мтр./, в случае обнаружения каравана противника, позволяла скрытно сблизиться и нанести внезапный удар по цели.

В 16.56 в точке Ш-54°53', Д-19°46', ведущий группы - гвардии лейтенант СКРЯБИН, обнаружил идущий курсом 340° конвой противника.

Конвой из четырех транспортов, четырех СКР СКР и одной ПЛ, следуя почти в северном направлении, имел скорость около 6 узлов. Сильная охрана транспортов заставила ведущего тщательно продумать все элементы удара.

Прежде всего, лейтенант СКРЯБИН установил, что концевой транспорт охраняется слабо, затем, не обнаруживая себя, стал выполнять соответствующий маневр для сближения и выхода в исходную точку. /см.схему удара/. Зайдя в "хвост" конвоя, ведущий подал сигнал "атака". По этой команде ведомый - топмачтовик /мл.лейтенант ВАСИН/ немедленно вышел вперед. Слегка меняя курс и обстреливая из пулеметов корабли охранения и транспорт, на скорости 400 к/ч, он стремительно пошел в атаку/ высота 30 мтр., курсовой угол - 100° левого борта, БК-80°/.

С дистанции 520 мтр. сбросил по транспорту четыре ФАБ-250 топмачтовым методом. Одна бомба попала в кормовую часть транспорта.

Следуя за ведомым, торпедоносец поддерживал его своим огнем из пулеметов, облегчая выход из атаки.

Уменьшив скорость до 295 к/ч / Бк-70°, КУ-90° левого борта/, с дистанции 500-600 мтр., лейтенант СКРЯБИН атаковал торпедой и отвернул вправо. Торпеда попала в носовую часть транспорта.

После сильного взрыва, транспорт окутался дымом и с левым креном начал погружаться в воду.

Убедившись в полном погружении транспорта, ведущий собрал группу и пошел на свой аэродром.

В момент сближения и выхода из атаки самолеты -крейсеры были обстреляны слабым огнем ЗА и автоматов с кораблей охранения. Разрывы ложились сзади и выше, не причинив самолетам никаких повреждений.

В 17.56 - 17.57 самолеты благополучно произвели посадку. Атака-конвоя выполнена высоким тактическим мастерством. Несмотря на значительное охранение транспортов, противник потерял один транспорт, водоизмещением 9000 тонн.

Грамотной стороной ведущего группы являются: разумные действия на пределе видимости и умело использованные условия погоды. Внезапность и хорошее взаимодействие пары самолетов-крейсеров в момент атаки решили успех данной операции.

Крейсерская операция 18.02.45 г.

Согласно указаний Командующего ВВС КБФ, производились систематические крейсерские операции самолетов-торпедоносцев и топмачтовиков в дневных условиях.

Вечером 17.02.45 г. командир 1 ИМТАП приказал выделить шесть самолетов А-20-Д0, для выполнения поиска и уничтожения транспортов в Балтийском море.

Готовность к вылету назначили на 08.00 18.02.45 г. Командиры АЭ АЭ, получив задачу от командира АП, отвели время летному составу на подготовку к полету. Поскольку полет предполагался в сложных метеорологических услови ях, подготовкой руководил лично флагштурман полка.

На коротком проигрыше предстоящего полета были отработаны вопросы следования по маршруту, порядок выхода в атаку, взаимодействие с истребителями прикрытия и сигналы управления. После контроля качества подготовки, командиры АЭ АЭ, ведущие пар доложили на командный пункт АП о своей готовности.

64

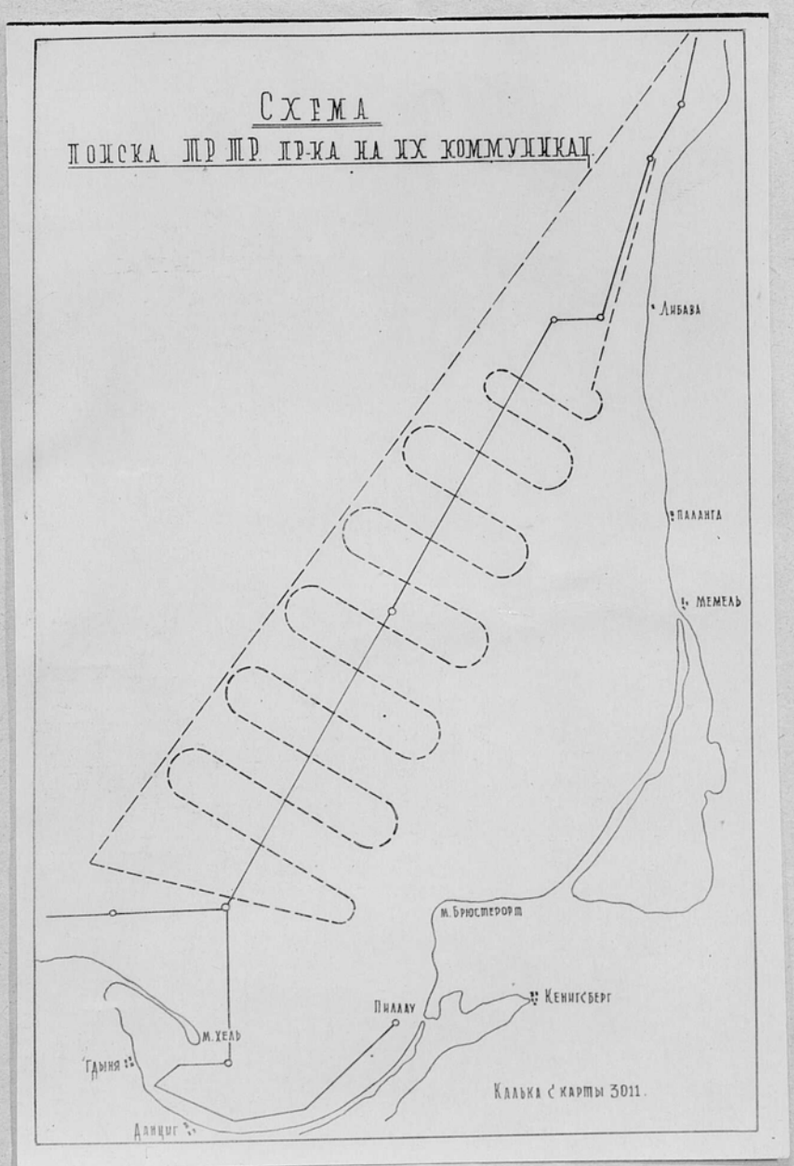
В первой половине дня 18.02.45 г. условия погоды были неблагоприятными для полета/ облачность 10 баллов, Н-50-100 мтр./.

Командир АП приказал находиться в готовности экипажам: гв.капитана ГУРЬЯНОВА / ведущий с торпедой/ и гв.мл.лейтенанта ВАСИНА / с бомбами/; 4 ЯК-9 21 ИАП, ведущий - капитан ДОБРОВ были выделены для сопровождения. Вылет был указан по сигналу с КП АП.

В 14.57 пара самолетов А-20-ДО, а за ними и четверка истребителей прикрытия вылетели с аэродрома Паневежис.

Полет по маршруту над своей территорией происходил по наиболее характерным ориентирам на высоте 50-200 мтр. С выходом в море выбиралась наивыгоднейшая высота для поиска 400-600 мтр.

Поиск кораблей производился галсами, которые строились с учетом видимости. Чем меньше условия видимости, тем больше галсов приходилось совершать самолетам поиска.



65

Учитывая метеоусловия и обстановку на море, гвардии капитан ГУРЬЯНОВ от ИПМ лег на курс в Данцигскую бухту.

На курсе 220° от мыса Брюстерорт в 15.55 /Ш-54°55', Д-19°40'/ экипажи обнаружили конвой противника в составе: четырех ТР ТР, пяти СКР СКР, двух ММ, идущих курсом 90°, со скоростью 3-4 узла.

Ведущий, оценив обстановку в районе цели, решил максимально использовать элемент внезапности. На пределе видимости кораблей, укрываясь облачностью и дымкой, он пошел в точку тактического развертывания, которую наметил в 4 клм. впереди транспортов, как наиболее слабую в смысле охранения.

66.

Подав команду топмачтовику атаковать концевой транспорт, сам устремился на средний.

Корабли с опозданием обнаружили самолеты и только, когда последние оказались на подходе к транспортам, они, маневрируя, открыли интенсивный огонь из средств ЗА и автоматов.

В 16.00 топмачтовик " снопом" огня из пулеметов удачно обстрелял прислугу на ближайших кораблях охранения, подходя к цели на скорости 480 к/ч / высота 30 мтр., БК-170°, КУ-115° левого борта/, с дистанции 220 мтр., сбросил четыре ФАБ-250 топмачтовым методом по концевому транспорту.

В 16.01 торпедоносец, используя удачный выход топмачтовика, с высоты 25-30 мтр., на скорости 295 к/ч /КУ-70° левого борта, БК-150°/ выстрелил торпеду с дистанции 600 мтр. Торпеда попала в транспорт, водоизмещением 1000 тонн, идущий в момент атаки, курсом 60°.

С х е м а

Торпедо-бомбовой атаки 18.02.45 г.

Последовал сильный взрыв торпеды в носовой части, через 5-6 минут транспорт затонул.

В результате атаки топмачтовика, экипажи наблюдали взрыв одной бомбы ФАБ-250 с недолетом 10 мтр. и взрыв трех бомб ФАБ-250 в кормовой части транспорта. Транспорт, окутанный черным дымом, кормовой частью стал погружаться в воду.

Потопление двух транспортов подтверждают все экипажи и фотоснимки экипажа гв.мл.лейтенанта ВАСИНА, зафиксировавшего результат удара в момент отхода.

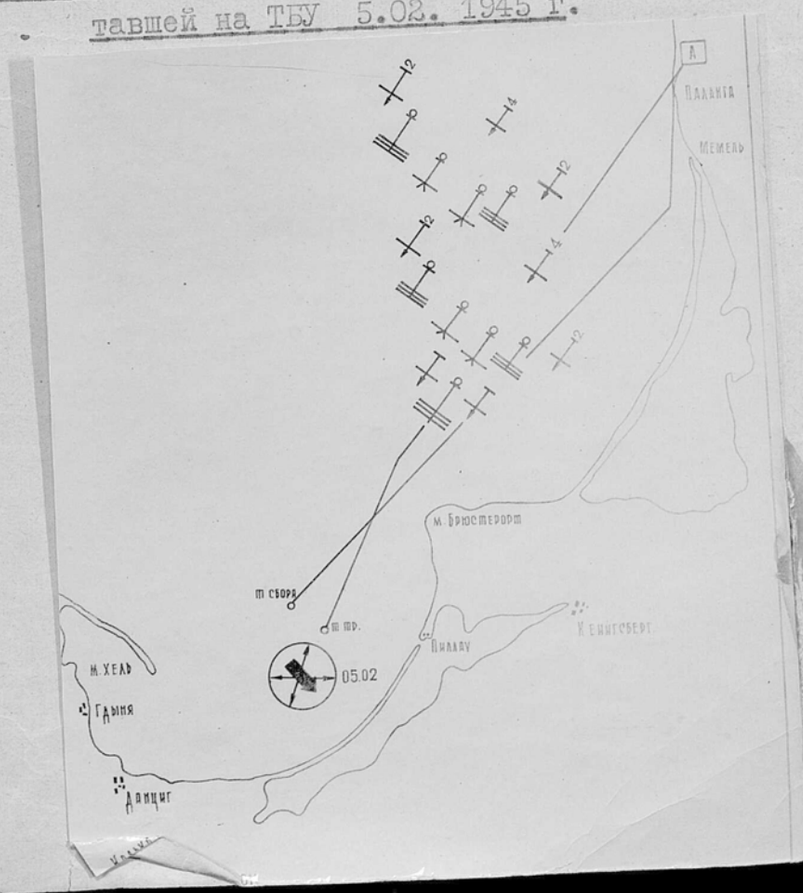
На свой аэродром экипажи возвратились по РПК, выходом на приводную радиостанцию, при облачности 10 баллов, высоте 200-300 мтр., видимости 2-4 клм.

В 17.24 все самолеты произвели посадку на своем аэродроме.

Осмотром технического состава, на самолете мл.лейтенанта ВАСИНА были обнаружены повреждения гидросистемы и до 50 пробоин в фюзеляже и плоскостях. Самолет вышел из строя на трое суток.

Данная операция крейсеров показала, что смелая и грамотная атака топмачтовика /гв.мл.лейтенанта ВАСИНА/ полностью обеспечила выход в атаку торпедоносца. Умелое использование погоды ведущим, обеспечило внезапность и скоротечность боя, а общая согласованность действий между ведомым и ведущим, сыграла решающую роль в момент атаки.

Маршрут, боевой порядок и состав группы, вылетавшей на ТБУ 5.02. 1945 г.



В результате отлично выполненной операции, потоплено два транспорта, общим водоизмещением 18.000 тонн.

В итоге боевых действий за 1944-1945 г.г. торпедоносной авиацией на крейсерство произведено 789 самолетовылетов, из которых 243 с атаками и 546 без атак. Из 243 атак, 125 атак были успешными и 118 неуспешными.

Из 546 самолетовылетов без атак, имели место случаи:

а/ возвращения с задания из-за несоответствия метеоусловий..... 252;

б/ необнаружения кораблей..... 203;

в/ неисправности мат.части, обнаруженной в полете..... 23;

г/ из-за противодействия противника..... 24;

д/ потери самолетов и экипажей..... 23;

е/ другие причины..... 21.

Всего за 1944-1945 г.г. потоплено 120 кораблей и ТР ТР, общим водоизмещением 664.700 тонн, из них:

транспортов	- 107,	общим водоизмещением	651.500	тонн,
танкеров	- 1,	-"-	6.000	"
тральщиков	- 6,	-"-	3.600	"
ПЛ.ПЛ	- 3,	-"-	2.000	"
буксир	- 1	-"-	400	"

Наши потери - 23 самолета: А-20-Д0 и ИЛ-4.

Анализируя крейсерские операции, необходимо отметить следующие недостатки, снижающие эффективность боевых действий крейсеров:

а/ атаки одиночных самолетов-крейсеров, а позднее и групповые атаки не могли освободиться от повторяющегося шаблона /атака с одного направления/. Оставались неиспользованными другие более эффективные методы торпедобомбовых атак с двух и трех направлений. Противник, изучив тактические приемы крейсеров, организовал сильное противодействие, а, подчас, энергичным маневром уклонялся от ударов;

б/ значительная часть промахов и, особенно, по кораблям, идущим на больших скоростях, об"ясняется неиспользованием прицела ПТН-5 и ошибок, допускаемых летным составом в определении аргументов движения скорости и курсового угла;

в/ недооценка наблюдения за окончательными результатами, после произведенной атаки, стремление быстрее уйти на аэродром;

г/ слабое использование радиолокационных установок для обнаружения кораблей в условиях ограниченной видимости днем и ночью. Экипажи недостаточно владеют тактическими знаниями радиолокаторов;

д/ в первоначальный период группового крейсерства, разработкой тактических приемов атаки конвоя занимались мало. Вылетая на боевое задание, ни командир группы, ни его ведомые не имели заранее продуманного плана атаки цели;

е/ боевое управление группой подчас, во время атаки, терялось. Командир группы не командовал своими ведомыми, в результате, каждый экипаж действовал самостоятельно;

ж/ имели место случаи применения необходимого маневра всей группой торпедоносцев на виду у противника, что исключало возможность внезапной атаки;

и/ сильный заградительный огонь ЗА и автоматов, а также постановка водяных столбов главной артиллерии кораблей, вынуждали экипажи сбрасывать торпеды с больших дистанций - 700-1000 мтр. и больше.

В Ы В О Д Ы:

1. Крейсерские операции, в условиях создавшейся боевой обстановки на Балтийском театре, оказались достаточно эффективной формой боевого использования МТА в борьбе с морскими перевозками противника на его коммуникациях в ФЗ и БМ.

Самолеты-крейсера, при сравнительно небольших потерях /32 самолета/ уничтожили 189 кораблей и транспортов, общим водоизмещением 955.100 тонн.

2. Идея применения крейсерских полетов в условиях Балтийского театра была правильной и в ходе войны полностью себя оправдала.

В результате активного крейсерства, коммуникации противника были все время напряжены. Противник вынужден был еще более удлинять пути движения, сводить одиночные ТР ТР в конвои и привлекать в качестве эскорта большие силы надводных кораблей и ПЛ ПЛ.

70

3. Основным недостатком крейсерских операций торпедоносной авиации является большой процент возвращений, из-за необнаружения целей и несоответствия метеоусловий в районе поиска. Поэтому крейсерские полеты торпедоносцев могут производиться и даже служить основной оперативно-тактической формой боевого использования торпедоносной авиации лишь в условиях, когда исключается возможность своевременного получения разведывательных данных о противнике. Тогда, когда по условиям боевой обстановки и организации соответствующей разведки на театре, имеется полная возможность своевременно получить данные о противнике, основной формой оперативно-тактического использования торпедоносной авиации должны являться групповые удары торпедоносцев, во взаимодействии с другими видами авиации, по данным воздушной разведки.

4. Урон в корабельном составе и непрерывное воздействие по растянутым коммуникациям противника, явилось немаловажным фактором, содействующим войскам Красной Армии в деле срыва организованного снабжения окруженным немецким группировкам в районах Тукумс-Либава,

71

Мемель, Данциг и др.

Г. ГРУППОВЫЕ ТОРПЕДО-БОМБОВЫЕ УДАРЫ ГРУППАМИ НИЗКИХ ТОРПЕДОНОСЦЕВ И БОМБАРДИРОВЩИКОВ-ТОПМАЧТОВИКОВ.

Уничтожение сил противника на море во второй половине 1944 г. пошло, в основном, по линии организации и проведения групповых атак, группами низких торпедоносцев и бомбардировщиков-топмачтовиков.

Разные по численности группы торпедоносцев и топмачтовиков вылетали на удар по кораблям и транспортам, предварительно получив данные от самолетов-разведчиков.

Главными причинами, обуславливающими переход ВВС к групповым атакам, как наиболее эффективному средству воздействия торпедоносной авиации на море, являлись:

а/ изменившаяся оперативно-тактическая обстановка на Балтийском театре / выход частей 8 МТАД на аэродромы Прибалтики: Паневежис, Грабштен, Паланга, Кольберг/;

б/ требования более эффективного воздействия по коммуникациям БМ, используемым противником для усилившихся перевозок между окружными группировками и портами Германии;

в/ приобретенный опыт и практическая подготовка летного состава обеспечивали переход от действий одиночных крейсеров к групповым атакам торпедоносцев по данным ВР.

Первые групповые атаки производились небольшими группами торпедоносцев. В условиях хорошей погоды - днем / 2-4 самолета вылетали на удар, под прикрытием соответствующих групп истребителей дальнего действия/.

Атаки по отдельным транспортам и слабо защищенными караванам противника на первых порах давали положительные результаты. Но, в дальнейшем, после того, как противник провел ряд мероприятий по защите транспортов, эффективность групповых атак торпедоносцев понизилась.

Наталкиваясь на мощное зенитное вооружение транспортов и кораблей охранения, торпедоносцы стали нести значительные потери.

72

Нужно было искать новые тактические приемы, способные обеспечить успех торпедного удара в условиях сильного противодействия противника. Анализируя первый опыт ударов по данным ВР мы пришли к выводу, что группы торпедоносцев / А-20-Ж/ могут прорвать сильное противодействие противника и нанести торпедный удар, если часть самолетов группы, вооруженная торпедами, будет обеспечиваться второй частью - вооруженной бомбами, как штурмовиками, используя перед атакой мощный огонь пулеметов по кораблям охранения и цели.

Если проследить элементы атаки, то увидим, что самолеты А-20-Ж, вооруженные бомбами - топмачтовики, производят атаку цели с тех же высот, что и торпедоносцы. Разница состоит в том, что топмачтовики в момент атаки идут на максимальной скорости, а торпедоносцы перед сбрасыванием торпеды снижают скорость. Такое положение торпедоносцев перед атакой является опасным.

В этот момент требуется поддержать торпедоносцев огнем по противнику, отвлечь его внимание на себя и в то же время как-то сковать цель.

Топмачтовики оказались вполне подходящими самолетами, которые могут не только обеспечить атаку торпедоносцев, но и нанести по цели мощный бомбовый удар, используя топмачтовый метод бомбометания.

При сближении с противником, самолеты, после команды "Атака", размыкаются из расчета пары / торпедоносец и топмачтовик/ на корабль и открывают сосредоточенный огонь из пулеметов по кораблям охранения и транспортам.

Первым на цель выходит топмачтовик, который до сих пор был ведомым. Он прибавляет газ и на полной скорости, с противозенитным маневром, идет к цели. С этого момента он становится как-бы ведущим, а торпедоносец, следуя за ним, постепенно снижая скорость, готовится к сбрасыванию торпеды.

Опыт показал, что эффективный огонь топмачтовиков нередко заставлял зенитные пушки и пулеметы полностью прекращать стрельбу перед выходом в атаку самолетов торпедоносцев.

Получив уверенность в успехе атаки, торпедоносец ложился на боевой курс и, не прекращая огня из пулеметов, зигзагами сближался с целью.

С дистанции 600-500 мтр., на высоте 25-30 мтр., при скорости 270-280 клм.в час, он сбрасывал торпеду и уходил, давая полный газ.

Подобные групповые атаки характерны той особенностью, что они в первый период выполнялись небольшими группами, которые не стесняя летчиков в маневрировании, давали им возможность применять творческую инициативу для наиболее эффективного использования своего оружия.

Доказательством может служить следующий пример:

22.09.44 г. 4 А-20-Ж / два торпедоносца и два топмачтовика/ 51 МТАП, под прикрытием истребителей, вылетали в точку Ш-59°30', Д-22°55', где самолеты-разведчики обнаружили караван из четырех транспортов, идущих в охранении одного миноносца и трех сторожевиков.

Ведущим первой пары был майор ОРЛЕНКО и он же командовал всей группой, вторую пару вел майор КОВАЛЕВ.

На подходе к точке Ш-59°30' Д-22°55' ведущий опознал караван, о котором доносили разведчики. Еще перед вылетом было решено атаковать караван со стороны солнца и ОРЛЕНКО готовился дать команду для соответствующего захода, но в это время солнце зашло за облака.

Воспользовавшись этим моментом, ведущий повел группу в атаку сходa. Первая пара /майор ОРЛЕНКО и мл.лейтенант ЗУБЕНКО/пошла на головной корабль и успешно его атаковала. А майор КОВАЛЕВ и его ведомый - лейтенант РЕМИЗОВ вышли в атаку на концевой транспорт.

В момент, когда майор КОВАЛЕВ готов был лечь на боевой курс, транспорт уклоняясь от атаки топмачтовика, развернулся и пошел встречным курсом. Это сразу же поставило КОВАЛЕВА в невыгодное положение.

Быстро оценив обстановку, майор КОВАЛЕВ довернул самолет справо, с расчетом, чтобы атаковать впереди идущий транспорт, который к этому времени оказался на выгодном для атаки курсовом угле.

Это, почти мгновенное решение, изменило тактический прием, намеченный вначале атаки.

В результате групповой атаки группы, были потоплены два транспорта и один транспорт сильно поврежден бомбами топмачтовика.

Грамотная атака данной четверки, проведенная на высоком тактическом уровне, оказалась успешной, а ее эффективность говорит о применении творческой инициативы участвующими экипажами, об их хорошем взаимодействии между собой с момента обнаружения цели и до момента организованного выхода из атаки.

Наряду с успешно проводимыми ударами торпедоносной авиацией, имели место целый ряд безуспешных атак, которые являлись результатом неграмотного решения и невыполнения удара.

Количество неуспешных атак в первоначальный период было значительным и только по мере овладения методом групповых атак, их число стало резко сокращаться.

Неуспешность групповых ударов в первый период об"яснялась чаще всего неправильными действиями ведущего группы.

Типичным примером неуспешной атаки является групповая атака 9.08.44 г.

10 А-20-Ж 1 ГМТАП, из них: 6 торпедоносцев /ведущий -подполковник БОРЗОВ/; 2 А-20-Ж - топмачтовики /ведущий ст.лейтенант САЧКО/ и 2 А-20-Ж / ведущий - ст.лейтенант ФИЛИМОНОВ/, с прикрытием 11 ЯК-9 21 ИАП, по данным ВР, вылетели на бомбо-торпедный удар по транспортам противника в точке Ш-57°00' Д-15°35'.

По заданному маршруту цель группа не обнаружила.

На обратном маршруте в 20.56 в точке Ш-56°45' Д-20°30' группа обнаружила один транспорт противника, водоизмещением 2000 тонн, идущий курсом 30°, ход 3 узла.

Ведущий группы - подполковник БОРЗОВ решил произвести торпедобомбовый удар схода, с одного направления /боевой курс 225°, курсовой угол 25° левого борта / с дистанции 700 мтр.

Ведущий произвел первым торпедную атаку по транспорту противника. Экипаж наблюдал вхождение торпеды в воду и ее след, но транспорт, маневрируя, уклонился. Торпеда прошла в 2-3 мтр. по носу транспорта.

Атака остальных торпедоносцев производилась последовательно с одного направления. Транспорт от атак попрежнему уклонялся маневром.

Вслед за торпедоносцами, с этого же направления, произвели бомбоудар топмачтовики. Атаками топмачтовиков транспорт был поврежден.

Неуспех атаки об"ясняется следующими причинами:

а/ отсутствие заранее продуманной и проработанной на земле схемы;

б/ атака цели с одного борта способствовала противнику своевременно уклоняться от выпущенных торпед;

в/ отсутствие управления группой со стороны ведущего в воздухе, летчики были предоставлены сами себе;

г/ взаимодействие торпедоносцев с топмачтовиками не было отработано на земле, а в воздухе совершенно отсутствовало.

Из рук вон плохая организация полета явилась следствием безуспешной атаки десяти самолетов.

Неправильное использование топмачтовиков и заходы с одного направления явились главными факторами, приведшими к тому, что транспорт свободно уклонялся от наблюдаемого следа торпеды.

Анализируя основные причины низкой эффективности групповых атак, в первоначальный период применения торпедо-бомбового удара, необходимо сказать несколько слов по следующим основным вопросам:

1. Отсутствие взаимодействия с другими родами авиации в момент атаки приводило к тому, что торпедоносцы сбрасывали торпеды в условиях сильного и организованного противодействия, удлиняли дистанции до 2500 мтр., что неизбежно вело к частым промахам.

2. Недостаточное внимание к разработке тактических приемов группой атаки торпедоносцев по конвоям противника, следствием чего сама атака часто носила неорганизованный характер, отдельные самолеты мешали один другому в момент сбрасывания торпед, практиковалось сбрасывание торпед по ведущему.

3. Отсутствие боевого управления группой со стороны командира группы перед атакой и во время атаки. Каждый экипаж действовал самостоятельно.

4. Почти во всех выполненных групповых атаках выход в атаку производился с одного направления, последовательно друг за другом с большим интервалом. Это давало возможность противнику свободно маневрировать и вести сосредоточенный огонь в одном направлении. Атаки с двух и трех направлений, одновременно, как правило, отсутствовали.

5. Применение обходного маневра всей группой на виду у противника исключало возможность внезапности атаки. Противник успевал привести в готовность все средства защиты и успешно вести борьбу с атакующими с одного направления самолетами-торпедоносцами.

6. Сбрасывание торпед имело место на малых глубинах, из которых часть, после сбрасывания, зарывалась в грунт.

Все вышеперечисленные причины, естественно, отрицательно влияли на успешность торпедо-бомбовых ударов и значительно влияли на общие результаты воздействия на противника в море.

ПЕРЕХОД К КОМБИНИРОВАННЫМ ГРУППОВЫМ АТАКАМ.

С началом кампании 1945 г. части минно-торпедной авиации перебазировались непосредственно на аэродромы побережья БМ /Паланга, Грабштен и позднее Кольберг/. Это позволило увеличить радиус действия торпедоносцев настолько, что они свободно перекрывали все Балтийское море, имея возможность вести боевые действия даже на коммуникациях в юго-западной части Балтийского моря, в районах о. Борнхольм и проливов Дании.

В первых полетах противник, понеся потери на разных направлениях, в том числе и на юго-западных коммуникациях, серьезно оценивает угрозу с воздуха и бросает почти весь свой надводный флот из числа легких ВМС для обеспечения переходов своего транспортного флота.

Наша воздушная разведка стала обнаруживать большие караваны транспорта с сильным составом эскортных кораблей, общей численностью до 30-40 единиц.

Атаки небольших групп торпедоносцев по таким караванам становились мало эффективными, торпедоносцы несли потери.

Необходимо было немедленно переходить к новым, более эффективным тактическим средствам, отвечающим изменившейся тактике противника.

В зависимости от складывающейся обстановки, в каждом отдельном случае, торпедоносная авиация широко применяла следующие основные тактические приемы:

а/ на дальних коммуникациях - торпедо-бомбовые удары большими группами самолетов-торпедоносцев и топмачтовиков;

б/ на ближних коммуникациях - разными группами торпедоносцев, топмачтовиков и штурмовиков ИЛ-2, последние использовались в радиусе их действия для подавления ПВО караванов транспортов и кораблей охранения;

в/ комбинированные удары по большим караванам группами в составе торпедоносцев, топмачтовиков, штурмовиков ИЛ-2 и пикировщиков ПЕ-2, с целью полного уничтожения каравана транспортов противника.

Действия торпедоносцев на дальних коммуникациях противника, характерны тем, что подавление ПВО кораблей в момент атаки торпедоносцев могут производить лишь одни топмачтовики.

Поэтому, вылет ударной группы строился из расчета нанесения удара самолетами данной группы, при тесном их взаимодействии /низких торпедоносцев с бомбардировщиками - топмачтовиками/. Иногда эта группа делилась на 2-3 группы, меньших по своему составу, но тогда удар наносился последовательными эшелонами с небольшим интервалом по времени.

В качестве примеров можно привести следующие групповые торпедобомбовые удары:

Торпедо-бомбовый удар 05.02.45 г.

Самолет-разведчик 15 ОРАП к 10.00 05.02.45 г. донес: "В районе Данцигской бухты в точке Ш-54°33', Д-19°20' обнаружен конвой

противника в составе: 5 ТР ТР, 3 СКР СКРи 3 ТЩ ТЩ, идущих курсом 110°, со скоростью 4-5 узлов.

Погода по маршруту и в районе цели: облачность 3-4 балла, высота 800 мтр., видимость 3-4 клм. В Данцигской бухте, из-за сильной дымки, видимость 1-2 клм.

Командующий ВВС КБФ принял решение нанести внезапный торпедобомбовый удар по конвою самолетами А-20-ДО, торпедоносцами и топмачтовиками, под прикрытием истребителей.

Удар производить одновременно двумя группами по 4 самолета, охватом с севера и юга. Выдет в 12.00.

Для выполнения удара был выделен следующий боевой состав:

а/ 8 самолетов А-20-ДО 51 МТАП - ударная группа /из которых четыре самолета топмачтовика/;

б/ 18 самолетов - истребительное прикрытие и сопровождение /из них: 10 ЯК-9 21 ИАКП и 8 ЯК-9 9 ИАКП/;

в/ 1 самолет А-20-Ж 15 ОРАП - наведение ударной группы на цель.

Командиру 15 ОРАП было приказано нести непрерывное наблюдение за конвоем, за действиями топмачтовиков и торпедоносцев в районе цели. Сфотографировать момент торпедо-бомбового удара.

Получив задачу от командира 51 МТАП, ведущий группы - капитан МАКАРИХИН проработал задание со своим летным составом и ведущими групп истребителей сопровождения.

На проведенном проигрыше полета установили порядок взлета и следования по маршруту, маневр в районе цели, сигналы управления в воздухе и вопросы взаимодействия.

Договорились о взлете и порядке наведения самолетов 15 ОРАП.

В 12.03 с аэродрома Паланга-П произвели взлет четыре А-20-ДО 51 МТАП и 10 ЯК-9 21 ИАКП.

В 12.10 с того же аэродрома вылетели еще четыре А-20-ДО 51 МТАП, 8 ЯК-9 9 ИАКП и самолет наведения А-20-Ж 15 ОРАП.

Над аэродромом все группы приняли боевой порядок, и отойдя лт ИПМ, легли на курс в Данцигскую бухту.

/см. схему маршрута/.

18

Самолет наведения, под прикрытием двух самолетов ЯК-9, шел впереди на 500 мтр, и выше на 50 мтр.

В 12.12 была установлена радиосвязь в группе между самолетами, а также между самолетами и наземной радиостанцией.

С целью большей скрытности, самолеты шли мористее на высоте 50-60мтр.

Пройдя мыс Брюстерорт, группа подходила к району цели.

Вскоре ведущий обнаружил конвой.

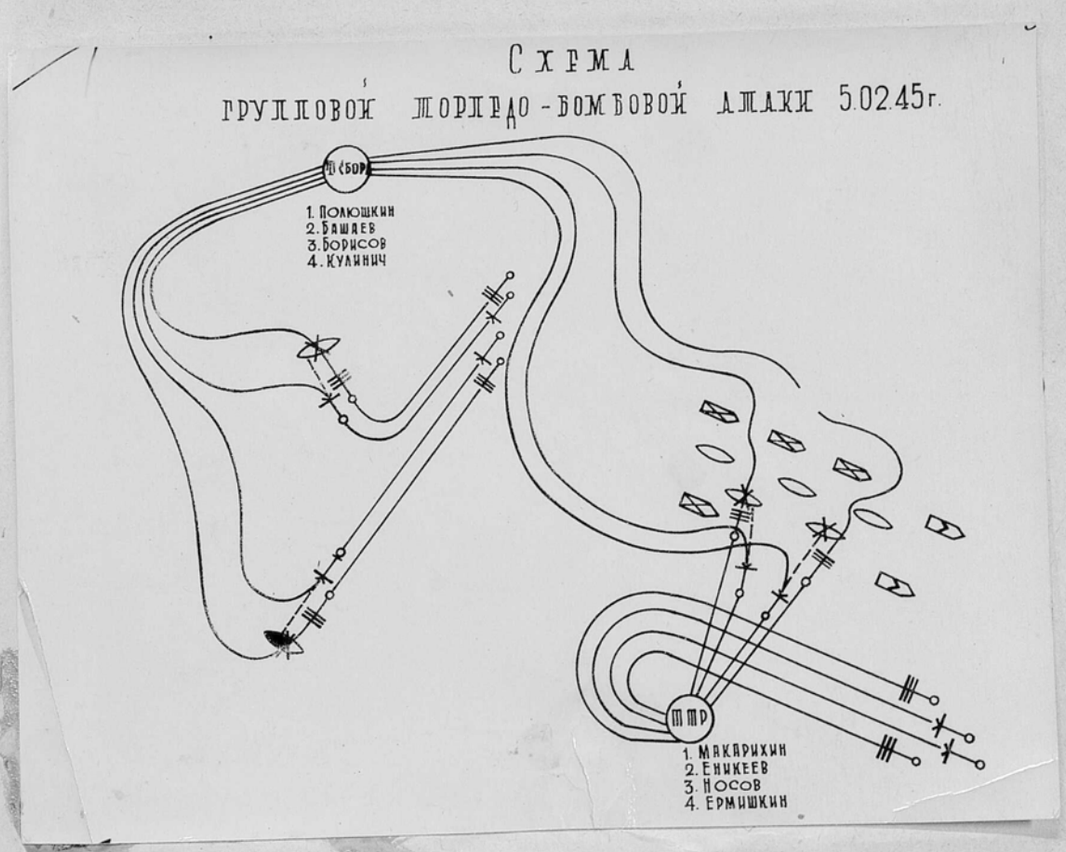
Покачиванием с крыла на крыло он дал сигнал самолету наведения: "цель вижу".

Разведчик принял сигнал, отошел в сторону, выбрав выгодную зону, приступил к наблюдению и фиксации результатов действий ударной группы.

Летчики торпедоносцев и топмачтовиков поставили все агрегаты на "ТОВСЬ".

Подходя к точке тактического развертывания /Д-10-12км./, командир группы оценивал обстановку и направление удара.

В "хвосте" конвоя он увидел, идущих разными курсами, транспорт и танкер без охранения.



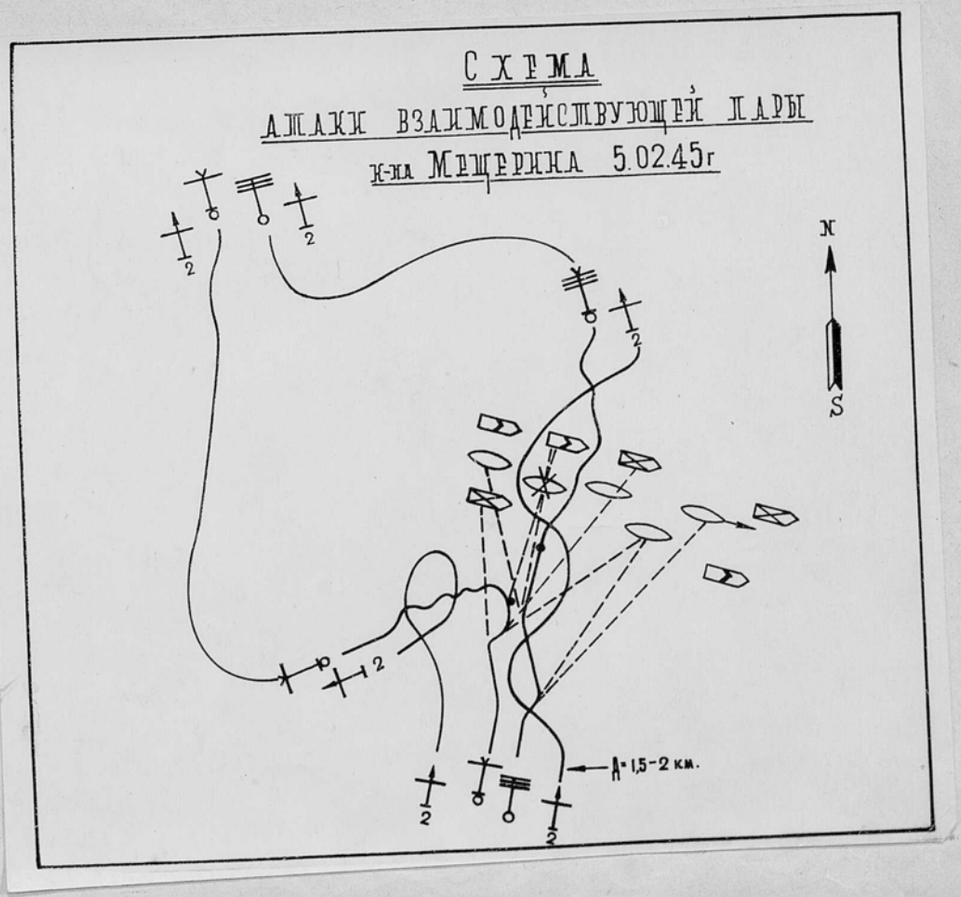
По радио передал командиру второй четверки атаковать обнаруженный транспорт и танкер, сам принял решение нанести удар по конвою с южной стороны.

Подход к транспортам в конвое с юга был открытым.

Продолжая вести наблюдение за целью, МАКАРИХИН зашел южнее транспортов, занял выгодную позицию для атаки /Д-3-4 клм/.

После сигнала " Атака", четверка разделилась попарно/торпедоносец и топмачтовик/, разделились на две группы и истребители прикрытия /на каждый бомбардировщик по два истребителя/.

С дистанции 3 клм. пары сближались с целью на высоте 50 мт., когда до цели оставалось 1,5 - 2 клм., торпедоносец и топмачтовик отворачивали на 5^{0} вправо /влево/ чтобы не мешать друг другу вести огонь. Топмачтовик увеличивал скорость до максимальной /с 200 до 280 миль/, выходил вперед и несколько выше. Огнем из пулеметов подавлял ПВО кораблей и транспортов, обеспечивал выход в атаку торпедоносца до дистанции 400-500 мтр.



Прицелившись в середину транспорта с Д-250 мтр., топмачтовик сбрасывал бомбы ФАБ-250 с перистым стабилизатором. С Д-200 мтр.бомбы ФАБ-500 с коробчатым стабилизатором, высота сбрасывания 25-30 мтр., серийно, интервал 0,05 сек. при помощи электросбрасывателя ЭСБР-6.

В 12.48 экипаж капитана МАКАРИХИНА с торпедой и мл.лейтенанта ЕРМИШКИНА с бомбами с БК-300°, КУ-90° правого борта, произвел атаку по второму от "хвоста" транспорту, водоизмещением 7.000 тонн.

Мл.лейтенант ЕРМИШКИН сбросил бомбы с Д-250 мтр., на скорости 270 миль, Н-30 мтр. Бомбы легли с недолетом.

Капитан МАКАРИХИН, следуя за ЕРМИШКИНЫМ, уменьшил скорость до 170 миль. Ведя огонь по транспорту, он поддерживал ЕРМИШКИНА, когда тот находился в опасном положении /перескок транспорта/.

С Д-500 мтр., Н-30 мтр.МАКАРИХИН выстрелил торпеду.

Во время опасного положения самолета-торпедоносца /зависание на малой скорости перед моментом сбрасывания торпеды/ топмачтовик сбрасывал бомбы на атакуемый транспорт. Выход из атаки у топмачтовика производился при помощи маневра по направлению с максимальным прижимом к воде на увеличенной до предела скорости. Торпедоносец,после сбрасывания торпеды, круто отворачивал влево, уходил с противозенитным маневром также на максимальной скорости. Стрелки-радисты на отходе вели активный огонь из пулеметов по кораблям и транспортам конвоя. Торпеда попала в среднюю часть транспорта.

Экипажи бомбардировщиков, истребителей и самолет наведения наблюдали, как транспорт, об"ятый пламенем и дымом, вскоре затонул.

Выполнив задачу, самолеты пошли в точку сбора, намеченную в 10 клм.к северу от конвоя.

В 12.48 вторая пара самолетов /мл.лейтенант ЕНИКЕЕВ с торпедой и мл.лейтенант НОСОВ - с бомбами/ атаковала транспорт,водоизмещением 7000 тонн, второй от "головы" конвоя.

Действуя аналогично описанному выше, топмачтовик атаку бомбами не производил по причине произвольного сброса бомб в море. Торпедоносец произвел атаку транспорта с высоты 30 мтр., БК-300°, КУ-90° правого борта, Д-600 мтр., скорость 170 миль.

В результате атаки наблюдался сильный взрыв в средней части и полное погружение транспорта в воду.

Четверка самолетов А-20-Д0 в 13.00, ведущий - лейтенант БОРИСОВ, атаками схода, парами, нанесла удар по транспорту и танкеру. Лейтенант БОРИСОВ с торпедой, мл.лейтенант КУЛИНИЧ с бомбами с Н-30мтр

81

БК-290°, КУ-100° левого борта, с Д-550-200 мтр., скорость 270-175мил произвели атаку по транспорту, водоизмещением 6000 тонн, идущему курсом 240°.

В результате удара, торпеда и одна бомба ФАБ-250 попали в левый борт. Последовало два сильных взрыва, через четыре минуты транспорт затонул.

В 12.58 два самолета А-20-ДО, экипаж лейтенанта БАШАЕВА /с торпедой/, мл.лейтенанта ПОЛЮШКИНА / с бомбами/ с Н-30 мтр., БК-210°, КУ-90° правого борта, с Д-500-200 мтр., скорость 270-180 миль атаковали идущий танкер курсом 200° без охранения.

В результате атаки наблюдались прямые попадания торпеды и одной бомбы. Горящий танкер затонул.

Ведущий группы, капитан МАКАРИХИН, в точке сбора сделал круг, остальные самолеты заняли свои места в боевом порядке. Отойдя от цели по курсу на аэродром, МАКАРИХИН передал следующую радиограмму " Потоплен транспорт, водоизмещением 7000 тонн, все в порядке. Возвращаюсь № 1300".

Данная операция является весьма эффективной. Небольшим числом самолетов ударной группы / четыре "Бостон" - торпедоносца и четыре "Бостон" - топмачтовика/ достигнуты хорошие результаты. Потоплено три транспорта, общим водоизмещением 20000 тонн и один танкер. Идея решения Командующего ВВС ЮБФ - нанести торпедо-бомбовый удар самолетами А-20-ДО торпедоносцами, в обеспечении топмачтовиков с учетом элементов внезапности и принципа силы - в ходе операции целиком оправдалась.

Хорошее взаимодействие торпедоносцев с топмачтовиками позволяло торпедоносцам подходить к цели на близкие дистанции сбрасывать торпеды по цели почти в упор / 400-500 мтр./

9. Торпедо-бомбовый удар 13.02.1945г.

13.02.45г. самолет -разведчик 15 ОРАП донес:" 13.41 в составе трех транспортов, 2 сторожевых кораблей и 2 ПЛ ПЛ в точке Ш-55°00' Д-19°00' обнаружен конвой, курс 30°, ход 5 узлов, строй ПВО. Погода: облачность 10 баллов, Н-300-600 мтр., штиль. Видимость 1-2 клм., дымка.

Эта радиограмма в 14.15 была передана в 51 МТАП командиру оперативной группы частей 8 МТАД ВВС ЮБФ.

Командиру 15 ОРАП было приказано выделить один самолет для наведения ударной группы и вести за конвоем непрерывное наблюдение.

Командующий ВВС КБФ принял решение нанести по конвою на переходе

82

Данцигская бухта - Либава торпедо-бомбовый удар самолетами -торпедоносцами и топмачтовиками, под.прикрытием истребительной авиации. Вылет по готовности.

В 15.08 командир оперативной группы, получив приказание Командующего ВВС, выделил следующий боевой состав:

а/ четыре самолета А-20-ДО 51 МТАП, из них:два торпедоносца, и два топмачтовика;

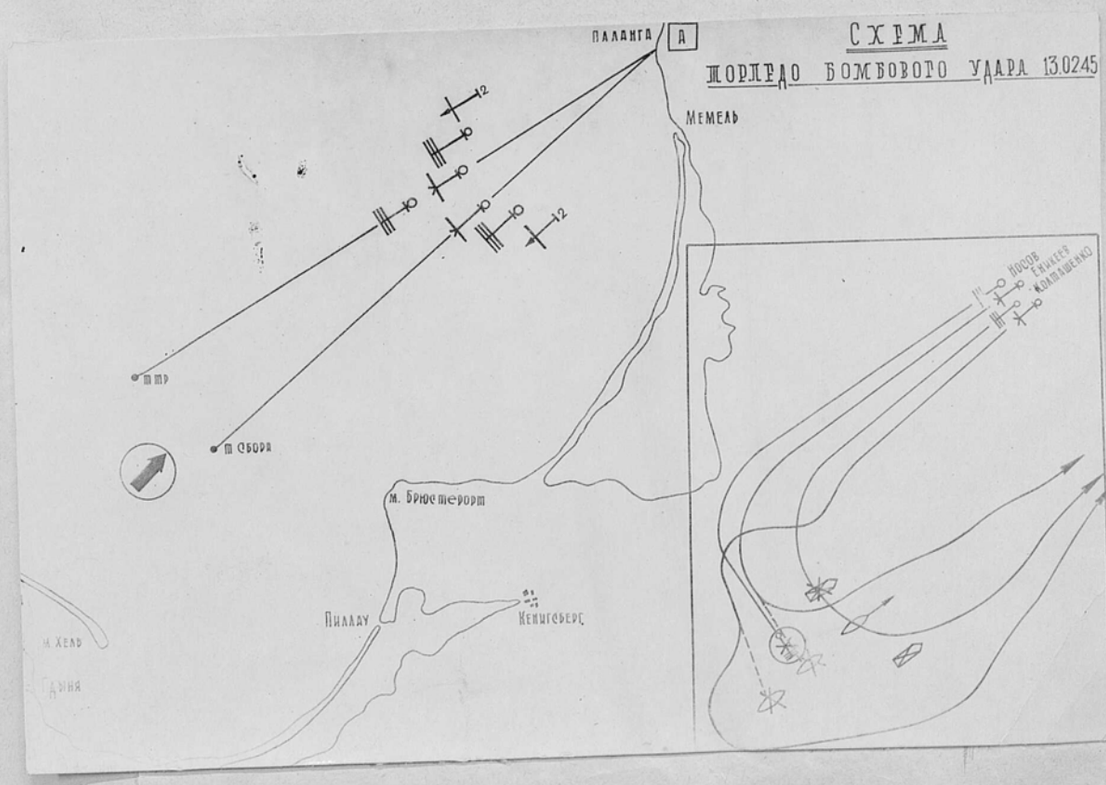
б/ четыре ЯК-9 21 ИАП;

в/ один ПЕ-2 - самолет наведения от 15 ОРАП.

Время вылета назначил на 15.30.

В 15.34, после соответствующей подготовки экипажей на проведенном проигрыше и договоренности между ведущими групп о порядке следования по маршруту с аэродрома Паланга-П, произвели взлет четыре А-20-ДО /ведущий - ст.лейтенант ФОМЕНКОВ/, четыре ЯК-9 /ведущий - ст.лейтенант ГАТАЛЬСКИЙ/, последний взлетел самолет наведения.

Пройдя по кругу над аэродромов, все самолеты заняли свои места в строю, установили двухстороннюю радиосвязь и легли на курс за самолетом наведения.



83

По маршруту ударная группа шла строем клина на высоте 50-60мтр. 2 ЯК-9 шли слева и 2 ЯК-9 справа с превышением 50-100 мтр.

Выполняя приказание, командир 15 ОРАП установил непрерывное наблюдение за конвоем до подхода ударной группы. В 15.50 самолет разведчик из района обнаруженного конвоя передал, что состав конвоя состоит из трех транспортов и двух сторожевых кораблей, ход 5 узлов, курс 30°.

Подводные лодки противника, которые входили в состав эскортирующих кораблей, обнаружив появление наших самолетов, предположительно, шли где-то в стороне от транспортов под перископом, выполняя свою задачу.

С расстояния 15-12 км. старший лейтенант ФОМЕНКОВ обнаружил конвой. Оценив обстановку, решил нанести удар парами по концевому и среднему транспортам.

После команды: " приготовиться к атаке", ведущий стал рассчитывать выход в атаку всей группы. Самолет наведения отошел для наблюдения за результатами удара.

В 16.12, выйдя на курсовой угол 90° левого борта, группа развернулась влево, стала сближаться. С кораблей был открыт сильный заградительный огонь.

При подходе к зоне досягаемости ЗА кораблей, пары стали действовать самостоятельно.

Ведущие пар - летчики самолетов-торпедоносцев подали сигнал "Атака". После команды, маневрируя, выходили вперед топмачтовики, открыв огонь из своих пулеметов.

В самолет-топмачтовик - мл.лейтенанта НОСОВА попал снаряд, пламя охватило фюзеляж и плоскости. Продолжая атаку, самолет мл.л-нта НОСОВА, горящим с бомбами, врезался в средний транспорт. Экипаж геройски погиб / летчик - мл.лейтенант НОСОВ, штурман -мл.лейтенант ИГОШИН, стрелок-радист - сержант ДОРОФЕЕВ/.

Мл.лейтенант ЕНИКЕЕВ, следуя за топмачтовиком, атаковал этот же транспорт, водоизмещением 6000 тонн. С высоты 30 мтр., КУ-125° левого борта, Д-700 мтр., скорость 180 миль, он выстрелил торпеду. Торпеда попала в цель, транспорт с дифферентом на корму погрузился в воду. Потопление транспорта и таран самолета - мл.лейтенанта НОСОВА наблюдали экипаж ЕНИКЕЕВА, истребители и самолет наведения.

В 16.13 ст.лейтенант ФОМЕНКОВ атаковал концевой транспорт. Пройдя на высоте 30 мтр. и уменьшив скрость до 180 миль, с Д-600мтр. он выстрелил торпеду. В средней части транспорта произошел сильный взрыв. Экипажи наблюдали большое выделение дыма и погружение тран-

84

спорта в воду.

Ведомый - мл.лейтенант КОЛТАШЕНКО, с Н-25 мтр., КУ-100° левого борта, атаковал топмачтовым методом сторожевой корабль противника, сбросив бомбы с Д-250 мтр., на скорости 280 миль.

В результате прямого попадания, на сторожевом корабле произошел взрыв и возник пожар. Полного погружения СКР экипажи не наблюдали. Сторожевой корабль, предположительно, потоплен.

В 17.20 самолеты произвели посадку на своем аэродроме.
Всего израсходовано боезапаса по целям: 2 торпеды 45-36 АН, 2 бомбы ФАБ-250 и 2 бомбы ФАБ-500.

Повторный вылет на торпедобомбовый удар Командующим ВВС был отставлен, по причине плохих метеоусловий.

Вцелом, данная операция проведена хорошо.
Положенная в основу решения задачи идея, в ходе операции целиком себя оправдала. За один удар по конвою противника потоплено два транспорта, общим водоизмещением 16000 тонн и, предположительно, потоплен один сторожевой корабль.

Самолет-наведения точно вывел всю группу на цель, свою задачу выполнил хорошо.

Боевая потеря - мл.лейтенанта НОСОВА произошла вследствие плотного концентрированного огня, организованного противником по одному самолету.

Высокая эффективность и общая согласованность действий торпедоносцев и топмачтовиков, имевшая место в данной операции, становится характерной чертой проводимых операций.

Торпедо-бомбовый удар 14.02.1945 года.

14.02.45 г.самолет-разведчик 15 ОРАП донес: " 09.20 Ш-55°10', Д-19°12' два транспорта, один сторожевой корабль, ход 5 узлов, строй-кильватер. Погода: облачность 9-10 баллов, Н-200-300 мтр., ветер юго-западный 14 м/с, видимость 4-6 клм., состояние моря 6-7 баллов".

Получив эти данные, Командующий ВВС КБФ приказал выслать на уничтожение транспортов двух торпедоносцев, которые были в готовности к вылету на крейсерство в БМ. Одновременно было приказано подготовить к вылету для выполнения этой же задачи 4 А-20-Д0 от 51 МТАП.

85

В 09.45 два самолета А-20-ДО 51 МТАП /летчики:капитан МАКАРИХИН и ст.лейтенант ФОМЕНКОВ/, под прикрытием 4 ЯК-9 21 ИАП, после прокладки маршрута и проработки задания, вылетели для нанесения торпедного удара по обнаруженным транспортам.

В точке Ш-55°50' Д-18°40' ведущий увидел один транспорт, водоизмещением 4000 тонн, идущий курсом 200°, в охранении одного СКА.

В период 10.47 - 10.55 самолеты строем фронта подошли к цели, на высоте 30-40 мтр., с БК-110°, под КУ-90° левого борта, Д-500мтр. скорость 170 миль в час, произвели выстрелы торпед.

После сбрасывания, по наблюдениям экипажей, торпеды хода не имели, атака оказалась безрезультатной.

В 09.55 4 А-20-ДО 51 МТАП, ведущий капитан БОРИСОВ, под прикрытием 4 ЯК-9 21 ИАКП, вылетели на уничтожение конвоя противника в точке Ш-55°00' Д-19°20'.

В состав этой группы входили два торпедоносца и два топмачтовика. Обнаружив один транспорт противника, идущий курсом 270°, в охранении 3 СКР и 2 ТЩ, ведущий, несмотря на неблагоприятные условия, принял решение атаковать транспорт парами самолетов.

При сильном ветре, самолеты подвергались влиянию болтанки /рему/, летчикам было трудно выдержать горизонтальный режим полета, столь необходимый при торпедной атаке. И все же, подойдя к цели, охватом с двух бортов, в период 11.12 - 11.20, строго выдерживая элементы / высота 30 мтр., БК-340-180°, КУ-90-70° левого и правого бортов, Д-250-600 мтр., скорость 280-180 миль в час/, они произвели атаку.

Выстреленные торпеды, при ударе о гребни больших волн, не пошли. Бомбы топмачтовиков легли с недолетом 10-20 мтр. Атака оказалась также безрезультатной.

В 10.20 Командующий ВВС КБФ приказал подготовить к вылету и выслать по готовности с задачей уничтожения обнаруженных транспортов в точку Ш-55°06' Д-18°00' четыре А-20-ДО 51 МТАП, в сопровождении 8 ЯК-9 9 ИАП и 8 ЛА-7 3 ГИАП.

Два самолета торпедоносца и два топмачтовика /ведущий - Герой Советского Союза - мл.лейтенант БОГАЧЕВ/ в 11.00 вылетели на боевое задание в указанный район. По маршруту группу БОГАЧЕВА вел самолет-лидер 15 ОРАП, сопровождали самолеты-истребители 8 ЯК-9 9 ИАП. В ударной группе истребительного прикрытия шли 8 ЛА-7 3 ГИАП.

Два самолета торпедоносца и два топмачтовика /ведущий - Герой Советского Союза - мл.лейтенант БОГАЧЕВ/ в 11.00 вылетели на боевое задание в указанный район. По маршруту группу БОГАЧЕВА вел самолет -лидер 15 ОРАП, сопровождали самолеты-истребители 8 ЯК-9 9 ИАП. В ударной группе истребительного прикрытия шли 8 ЛА-7 3 ГИАП.

Перед подходом к цели, у одного самолета А-20-Д0 /летчик-мл.лейтенант ПИЗНИК/ из-за отказа левого мотора/сильно дымил/ возвратился на свой аэродром.

Самолет наведения вывел точно группу на цель. Ведущий группы обнаружил один транспорт в охранении трех сторожевых кораблей и двух тральщиков, идущих курсом 270°.

В 11.39 принял решение - нанести удар по транспорту противника. После того, как ведомые получили необходимые указания, ведущий БОГАЧЕВ дал по радио: " Атаковываю транспорт". С Н-30 мтр., БК-195°, КУ-105° левого борта, Д-250-500 мтр., скорость 270-180 миль в час, пара самолетов произвела атаку. В результате атаки экипажи наблюдали прямое попадание одной бомбы ФАБ-250, самолетом, сбросившим бомбы топмачтовым методом.

Произошел взрыв большой силы в кормовой части. Транспорт окутался дымом, но остался на плову. Выстреленная торпеда не пошла, из-за сильного волнения.

В 11.38 младший лейтенант РЕПИН с Н-30 мтр., Д-600 мтр., атаковал тот же транспорт торпедой. Торпеда также не пошла.

В 12.02 Командующий ВВС КБФ приказал: " Боевые вылеты временно прекратить, ввиду большой волны на море". Одновременно приказал быть готовым всем составом полка к повторному вылету с бомбовой нагрузкой, для нанесения удара топмачтовым методом по транспортам противника в случае их обнаружения воздушной разведкой.

До 23.00 обстановка не изменялась, после чего поставленная полку задача была отставлена.

Анализ произведенной операции 14.02.45 г. по уничтожению транспортов в южной части Балтийского моря ярко подтверждает положение, что применение торпедного оружия с самолетов, при состоянии моря 6 баллов и выше, не целесообразно.

Вылетавшие на боевое задание три группы торпедоносцев /два, четыре и четыре А-20-Д0/ конвои противника обнаруживали и производили атаки. Атаки производились почти одновременно и в разных районах моря, при большом ветре и состоянии моря около 6 баллов. Вследствие сильной " болтанки" в воздухе и большой волны на море,

87

из шести сброшенных торпед, пять торпед не пошли. Одна торпеда, предположительно, сохранила первоначальный режим хода, но и то полностью проследить ход торпеды не удалось.

Основными причинами невыполнения боевой задачи являются:

а/ сброс торпед на крупную волну /сильный удар торпеды о гребни волн вызывает повреждение, как самого корпуса торпеды, а также и отказ приборов, которые находятся внутри торпеды. Действия подобных ударов о гребни волн особенно сказываются на кормовой части торпеды. Появившиеся прогибы или вмятины, как правило, приводят к заклиниванию валов и винтов/;

б/ неблагоприятные условия погоды, которые вследствие "болтанки" исключают возможность сохранить горизонтальное положение самолета в полете/ даже без небольших кренов/ - обязательно необходимое условие при торпедных атаках.

Торпедо-бомбовый удар 15.02.45 г.

Самолет-разведчик ПЕ-2 15 ОРАП, с улучшением погоды 15.02.45 г., донес: " в точке Ш-55°00' Д-18°50' обнаружен конвой противника в составе семи транспортов, двух миноносцев, четырех сторожевых кораблей, курс 350°, ход 5-6 узлов. Противник следует строем двухкильватерной колонны, ордер ПВО.

Погода: облачность 3-4 балла, высота 1000 мтр., видимость 20 клм.

Данные разведчика были переданы командиру оперативной группы 8 МТАд, базирующейся на аэродроме Паланга-П. Командиру 15 ОРАП было приказано обеспечить действия ударной группы, наведением, визуальным контролем и контролем при помощи аэрофотос"емки.

Командующий ВВС КБФ, учитывая метеорологические условия /видимость 20 клм. - невозможность использования элемента внезапности/ принял решение нанести торпедобомбовый удар по обнаруженному конвою на принципе силы, эшелонированно, тремя группами самолетов-торпедоносцев, во взаимодействии с топмачтовиками. Боевые действия начать по готовности.

Командир оперативной группы 8 МТАД, получив приказание Командующего ВВС, для уничтожения транспортов конвоя выделил следующий боевой состав:

а/ 14 самолетов А-20-ДО 51 МТАП - ударная группа, из которых 7 торпедоносцев и 7 топмачтовиков;

б/ 24 самолета истребительного прикрытия и сопровождения 16 ЯК-9 9 ИАП и 8 ЯК-9 21 ИАКП;

88

в/ один А-20-Ж " Бостон" - самолет наведения и два ЯК-9 15 ОРАП для фотографирования результатов удара.

Основными боевыми средствами у торпедоносцев были торпеды 45-36 АН, у топмачтовиков - четыре ФАБ-250 или одна ФАБ-500 и одна ФАБ-250. Вылет назначен на 15.40.

Поставленную задачу командир всей группы - капитан МАКАРИХИН проработал на коротком проигрыше полета со всем летным составом ударных групп. За недостатком времени, договорился по прямому телефону о порядке следования по маршруту и прикрытии в районе цели с ведущими групп самолетов-истребителей.

В 15.38 взлетели 4 А-20-ДО, ведущий - капитан МАКАРИХИН, самолеты 15-ОРАП и группы истребителей прикрытия 9 ИАП.

В 15.40 взлетели 6 А-20-ДО /ведущий - капитан БОРИСОВ/.

Через 10 минут взлетели 4 А-20-ДО /ведущий - капитан МЕЩЕРИН/ с группой 8 ЯК-9 21 ИАКП.

Установив радиосвязь, самолеты над аэродромом заняли свои места в общем боевом порядке/ см.схему удара/ и легли на курс по маршруту за самолетом - лидером.

В 15.53 один самолет А-20-ДО, из-за отказа правого мотора, возвратился и произвел посадку на своем аэродроме.

Далее по маршруту группа шла на высоте 50-80 мтр. в сопровождении истребителей, которые шли справа и слева в удалении 100 мтр. и с превышением 50-100 мтр.

Поскольку ударная группа была большая и строй иногда растягивался, то ведущему приходилось время от времени управлять в воздухе то лидером, то самолетами истребительного прикрытия. Если лидер уменьшал скорость или круто разворачивался, ведущий подавал команду по радио: " увеличить скорость, не делать крутых разворотов, набрать высоту".

Одной части истребителей, при подходе к Данцигской бухте, была подана команда " перейти с правой стороны на левую".

Придя в заданный район, самолет-наведения цель не обнаружил. Продолжая поиск, лидер взял курс на северо-запад в море, а затем Данцигскую бухту. Группы и лидер сразу не обнаружили конвой потому, что ПЕ-2 находился над целью, а лидер А-20-Ж вылетел с ударной группой по данным самолета-разведчика.

Лидер обнаружил конвой на выходе из бухты и навел всю группу.

89

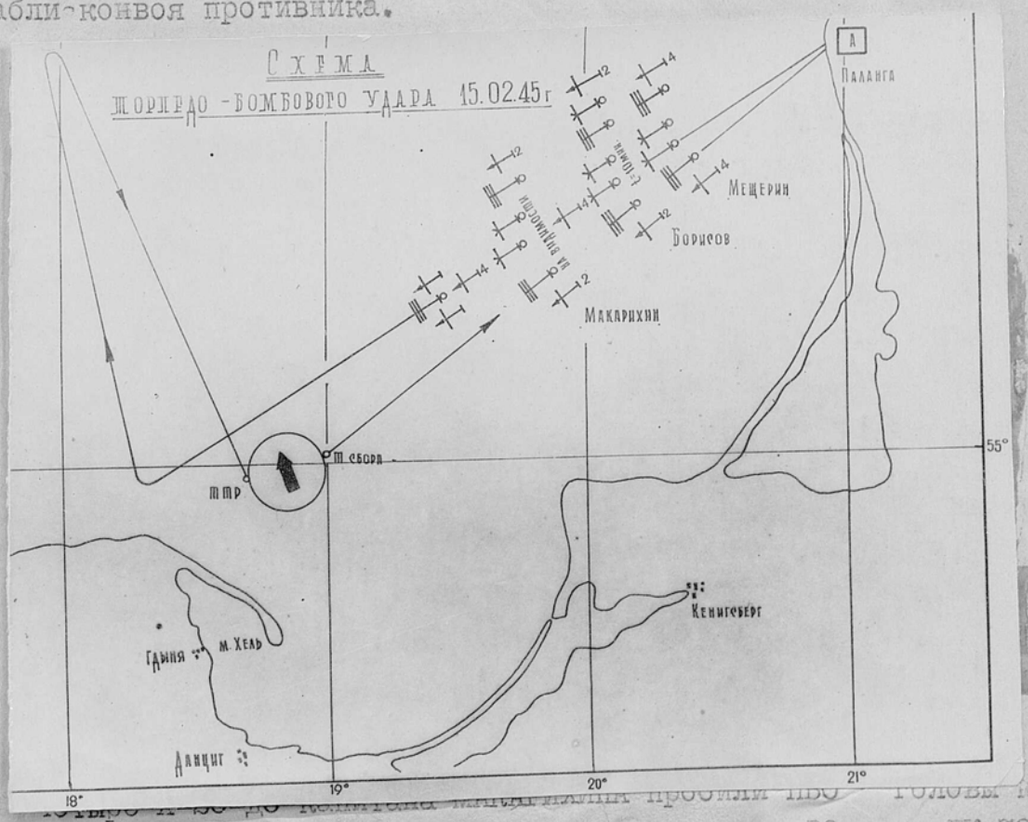
С дистанции 10 клм., ведущий обнаружил цель и передал по радио команду: "Цель вижу, приготовиться к атаке".

Приняв команду, самолет-наведения набрал высоту 700мтр.и стал наблюдать за действиями торпедоносцев и топмачтовиков ударной группы.

Самолеты-фотографы /два ЯК-9/ приступили к фотографированию результатов удара. Функции ведущего всей группы, который решает общую задачу, после оценки обстановки и примерного распределения направлений ударов каждой группе, изменяются.

С дистанции 3-4 клм.ведущие групп / четыре самолета А-20-ДО/ самостоятельно приступают к решению частных задач. Они выбирают и уточняют направление удара в указанном секторе, если требует обстановка - делают необходимый маневр для более выгодного захода,конкретизируют цели подчиненным парам. Ведущие взаимодействующих пар /торпедоносцев/ с дистанции 1,5 - 2 клм.дублируют покачиванием сигнал " Атака" и устремляются на цель в порядке, описанном выше.

В 16.53 экипажи схода в развернутом строю фронта атаковали корабли-конвоя противника.



Четыре А-20 ДО Макарихина прошли ПВО головы конвоя, атаковали транспорт бомбами и торпедами с высоты 30 мтр.,БК-70° Д-600-250 мтр., скорость 250-170 миль, КУ-90° левого борта.

В результате удара, экипажи наблюдали попадание двух торпед и двух бомб. Транспорт водоизмещением 8000 тонн через 2-3 мин.затонул.

Пять А-20-ДО /БОРИСОВА/, пройдя несколько вперед строем фронта, атаковали середину конвоя.

Тремя самолетами /два торпедоносца и один топмачтовик/атаковали третий от "головы" транспорт в конвое с высоты 25-30 мтр.,с Д-200-700мтр. скорость 290-180 миль, БК-50°, КУ-110 левого борта. В результате удара транспорт был потоплен.

Парой самолетов / летчики - мл.лейтенант БОГАЧЕВ и мл.лейтенант ШКЛЯРЕВСКИЙ/ потопили концевой транспорт, водоизмещением 6000 тонн в правой колонне.

Четыре А-20-ДО / МЕЩЕРИНА/ атаковали "хвост" конвоя. Ударом бомб и торпед был потоплен концевой транспорт, водоизмещением 6000 тонн в левой колонее и замыкающий концевой тральщик / летчик мл.лейтенант КАТЕКИН/.

Корабли охранения и транспорта на подходе к цели и выходе из атаки вели сильный огонь из всех средств ЗА и МЗА.

Прямым попаданием в левый мотор, был подбит самолет А-20-ДО мл.лейтенанта КаТЕКИНА. В точке Ш-55°20' Д-19°20' экипаж произвел вынужденную посадку на воду. Самолет затонул.

По наблюдению летчиков, экипаж КАТЕКИНА: штурман мл.лейтенант ФОМИН, стрелок-радист - сержант РОГАЧЕВСКИЙ - плавали в шлюпке. Организованные вылеты на поиск экипажа КАТЕКИНА оказались безрезультатными.

После атаки, сбор всей группы был назначен в 10 км.восточнее цели. Ведущий, собрав группу по радио, подавал сигнал: " Иду курсом 80°."

Группа и отдельные самолеты на повышенных скоростях пристраивались к ведущему. Отойдя от цели, МАКАРИХИН передал предварительные результаты удара на КП ВВС КБФ.

В 17.49 все самолеты произвели посадку на своем аэродроме.

Проведенная операция по уничтожению конвоя противника на переходе достигла хороших результатов. Совместной атакой торпедоносцев,во взаимодействии с самолетами-топмачтовиками, потоплено четыре транспорта общим водоизмещением 25000 тонн и один тральщик. Потеря одного самолета-топмачтовика произошла вследствие сильного концентрированного огня с коротской дистанции по одному самолету.

Подобные операции были проведены частями 8 МТАД 12,18 и 22 марта 1945 года.

Путем ряда последовательных ударов торпедоносцев,топмачтовиков и других видов авиации, при их тесном взаимодействии между собой,был нанесен большой урон противнику в корабельном составе.

91

Действия торпедной авиации на ближних коммуникациях по большим караванам противника, с целью их полного уничтожения, производились во взаимодействии ударных групп торпедоносцев с группами подавления ПВО /самолеты ИЛ-2/ и ударными группами пикирующих бомбардировщиков ПЕ-2. Примером таких действий может служить операция, проведенная 12.03.45 г.

14.3.45

Самолет-разведчик 15 ОРАП, ведя постоянное наблюдение за противником в море, в 10.37 в районе Ш-55°20' Д-19°00' обнаружил идущий на юг караван противника в составе 5 ТР, охраняемый тремя сторожевыми кораблями и одним тральщиком.

Погода от параллели 55°20' на север - облачность 10 баллов, Н-500 мтр., видимость 10 клм.; от параллели 54°50' на юг - облачность 10 баллов, Н-400 мтр., видимость 4-5 клм. В промежутке между указанными параллелями была безоблачная погода. Караван противника был обнаружен в момент выхода из границы 10-ти бальной облачности.

Принятое решение сводилось к следующему:

- последовательными ударами групп штурмовиков, торпедоносцев, топмачтовиков и пикирующих бомбардировщиков уничтожить обнаруженный караван до входа его в порты Данцигской бухты.

Для выполнения поставленной задачи, из состава ВВС КБФ были выделены следующие силы:

<u>от 8 МТАД</u>	- 12	самолетов	А-20-ДО	- торпедоносцы,
	14	-"-	А-20-ДО	- топмачтовики,
	27	-"-	ПЕ-2	- пикирующие бомбардир.
	46	-"-	ЯК-9д	- истребительн. прикрытие.
<u>от 11 ШАД</u>	16	-"-	ИЛ-2	- штурмовики,
	21	-"-	ЯК-9д	- истребит. прикрытие.

Кроме того, для усиления прикрытия групп пикирующих бомбардировщиков, были выделены дополнительно 24 ЛА-5 от 4 ГИАП.

Всего в данной операции принимало участие 165 самолетов.

Перед вылетом на удар торпедоносцев, вылетели две группы штурмовиков ИЛ-2 / ведущие групп: капитан БЛАГОДАРОВ и ст.лейтенант ДОРОЖНИКОВ/.

Группа БЛАГОДАРОВА, сильно уклонившись влево, до меридиана 19°00' не дошла, цели не обнаружила и возвратилась на свой аэродром.

Группа ст.лейтенант ДОРОЖНИКОВА обнаружила караван и в 12.30 нанесла штурмовой удар по зенитным средствам кораблей охранения и транспортов.

92

Спустя 11-12 минут, из вылетевших 13 А-20-ДО 51 МТАП тремя группами, две группы - гв.лейтенанта ЧИСТЯКОВА и ст.лейтенанта БОРИСОВА произвели первый торпедо-бомбовый удар по каравану.

Третья группа - ст.лейтенанта БОГАЧЕВА до меридиана 19°00' не дошла, произвела поиск по маршруту 19°15' и возвратилась с торпедами на аэродром. Бомбы сбросили в море.

Ударами двух групп были потоплены: 1 ТР водоизмещением 8000 тонн и повреждены 2 ТР.

В 14.44 нанесла второй удар группа капитана МЕЩЕРИНА, в результате атаки этой группы, потоплен транспорт 7000 тонн водоизмещения, и поврежден ТР 7000 тонн водоизмещения.

В 15.50 произвела третий удар группа майора МЕРКУЛОВА. Удар был безуспешен.

В 15.53, тремя группами, 24 ПЕ-2 12 ГПБАП /ведущий - Герой Советского Союза - майор УСЕНКО/ нанесли бомбардировочный удар с пикирования. В результате удара, было потоплено: 1 транспорт 8000 тонн и поврежден 1 транспорт 4000 тонн водоизмещения.

После удара пикировщиков, высланная контрольная разведка, транспортов противника на плову не обнаружила.

В районе нахождения каравана разведчики наблюдали плавающие бочки, доски и шлюпки с солдатами.

Таким образом, караван транспортов был полностью уничтожен. Всего произведено 210 самолетовылетов, в результате которых потоплено 5 транспортов, общим водоизмещением 34000 тонн. /2 транспорта по 8 тыс.тонн, 2 транспорта по 7000 тонн и 1 транспорт 4000 тонн/.

И Т О Г И:

Всего с момента применения групповых торпедо-бомбовых ударов до конца войны произведено:

групповых вылетов	214	
в них участвовало	939	сам-тов
из них торпедоносцев	214	
топмачтовиков	525	
Произведено атак	152	
из них успешных	110	
% успешности	72,4	
невыполненных заданий	62.	

93

а/ неблагоприятные метеоуслов ч..... 28
б/ необнаружение кораблей противника 28
в/ противодействие противника..... 4
г/ потеря ведущего..... 2

Потоплено - 152 корабля,

из них: транспортов.....- 108, общим водоизмещен. 680.500 тонн.
ММ.....- 3
ПЛ ПЛ.....- 4
СКР СКР.....- 24
ТЩ ТЩ.....- 5
С К А.....- 1
БДБ БДБ.....- 2
СП " Зибель".....- 1
танкеров.....- 3, общим водоизмещ. 19.000 тонн.
плав.док с НСУ.....- 1.

Предположительно потоплено:

М.....- 1
С К Р.....- 1
ТР ТР.....- 2, общим водоизмещ. 9.000 тонн.

Повреждено: ЭМ.....- 1
С К Р.....- 2
БДБ БДБ.....- 2
ТР ТР.....- 23, общим водоизмещен. 128.000 тонн.
теплоход.....- 1, водоизмещен.8000 тн.

В Ы В О Д Ы:

1. Групповые действия торпедоносцев и топмачтовиков по данным ВР являются наиболее эффективной формой боевого использования МТА по уничтожению кораблей и транспортов противника в море.

Это подтверждается результатами боевой деятельности МТА за 1944-1945 г.г.

В результате крейсерских операций, на одну потопленную плав.единицу противника в среднем приходится 7 самолетовылетов, а в результате групповых действий торпедоносцев и топмачтовиков, по данным ВР, на одну плав.единицу приходится всего лишь 5 самолетовылетов.

94

2. Наличие значительного количества неуспешных торпедобомбовых атак является следствием выхода в атаку с одного направления и сбрасывания торпед с большой дистанции.

9.08.44 г. 6 торпедоносцев и 4 топмачтовика, ведущий - подполковник БОРЗОВ, атакуя транспорт с одного направления, успеха не добился. Транспорт противника, маневрируя, уклонился от 6 торпед.

8.04.45 г. 10 А-20-ДО, из них: 6 торпедоносцев и 4 топмачтовика, ведущий - майор ОРЛЕНКО, атакуя в районе м.Хелл крейсер, шедший в составе группы кораблей:2 КР КР, 2 ЭМ ЭМ, 3 ММ - успеха не добился. Основной причиной неуспешности данной атаки является заход на цель с одного направления и сбрасывания торпед с большой дистанции, вследствие чего крейсер, с помощью маневра, также уклонился от 6 торпед.

3. Опыт войны показал,ьчто для уничтожения больших караванов и отрядов боевых кораблей на переходе, имеющих сильную ПВО,наиболее эффективной тактической формой воздействия, является нанесение мощных комбинированных ударов, тесно взаимодействующими большими группами торпедоносцев, топмачтовиков, пикирующих бомбардировщиков и штурмовиков.

4. Групповые торпедо-бомбовые атаки, как тактическая форма, в ходе войны себя целиком оправдала и в последнем периоде являлась основной формой использования торпедной авиации для уничтожения сил противника на море.

2. ОПЕРАЦИИ ПРОТИВ ВОЕННО-МОРСКИХ БАЗ.

Действия ВВС КБФ по портам, ВМБазам, транспортам и кораблям в них производились на протяжении всей войны.

Интенсивность боевых действий зависела от конкретной боевой обстановки и значимости той или иной базы на определенных этапах войны на Балтийском театре.

Ударами по портам и базам преследовались цели:

а/ нарушить нормальное функционирование базы на определенный период, путем вывода из строя отдельных, наиболее ценных,об"ектов, без функционирования которых базирование кораблей на данную базу или исключено, или крайне затруднено;

б/ уничтожение транспортов, боевых кораблей и десантных средств находящихся в базе;

95

в/ уничтожение и разрушение ремонтных и судостроительных заводов, верфей, складов и других об"ектов.

В период до 1944 г. воздействие на противника в базах осуществлялось, главным образом, путем нанесения массированных бомбардировочных ударов днем и эшелонированных ударов мелкими группами и одиночными бомбардировщиками - ночью.

Начиная с 1944 г. и по конецвойны, основной формой воздействия на порты и базы противника стало являться - нанесение комбинированных бомбардировочно-штурмовых ударов во взаимодействии всех видов авиации в условиях светлого времени суток и в благоприятную погоду.

В течение войны систематическим ударом с воздуха подвергались, по существу, почти все базы и порты противника в Финском заливе, Ладожском озере и Балтийском море. Наиболее интенсивному воздействию ВВС КБФ подвергались основные базы: Котка, Хельсинки, Таллин, Лахденпохья, Сортанлахти, Либава, Мемель и Пиллау.

Действия ВВС КБФ по портам и базам до 1944 г., хотя и проводились подчас в исключительно трудных условиях, были достаточно эффективными. Однако, по своей организации и составу участвующих сил этот период не являлся характерным для описания операции по уничтожению сил противника в базах.

Наиболее характерным является период 1944-1945 г.г., в течение которых ВВС КБФ было проведено целый ряд специальных операций по уничтожению кораблей и транспортов в базах как самостоятельно, а также и во взаимодействии с ВВС КА.

А. Операция по уничтожению немецкого крейсера ПВО "Ниоппе" в порту Котка 16 июля 1944 г.

(Ниобе)

В связи с наступлением войск Ленинградского фронта на Карельском перешейке и операциями Краснознаменного Балтийского флота в Выборгском заливе, противник в период описываемой операции усилил деятельность своих военно-морских сил в восточной части Финскогоотзалива, пытаясь оказывать противодействие тактическим десантам КБФ в Выборгском заливе и тральным операциям в Выборгском и Нарвском заливах.

Воздушная обстановка в этот период характеризовалась значительным превосходством авиации КБФ над авиацией противника. Вся боевая деятельность немецкой авиации в июле месяце в восточной части Финского залива сводилась к разведке и отдельным бомбардировочным ударам по нашим кораблям, обеспечивавшим высадку десантов

на острова Выборгского залива и береговым об"ектам. Сложная оперативная обстановка в районах Выборгского залива и северных финских шхер и продолжающееся активное наступление наших войск на Выборгском направлении поставили перед немецко-финским морским командованием вопрос об усилении базы Котка, прежде всего, об усилении ее ПВО. Для усиления ПВО базы Котка был привлечен крейсер ПВО " Ниоппе", ранне не принимвший участия в операциях немецко-финского флота.

Воздушная разведка ВВС КБФ впервые обнаружила приход этого корабля в порт Хельсинки 8 июля 1944 г.

Крейсер ПВО " Ниоппе" по своему внешнему виду с воздуха, размерам и общей конфигурации имел большое сходство с финским броненосцам береговой обороны " Вяйнямейнен". Воздушная разведка, обнаружившая крейсер ПВО " Ниоппе", 8.07.44 г. в 12 часов 40 минут в порту Хельсинки, определила его как ББО " Вяйнямейнен".

За обнаруженным кораблем было установлено наблюдение, причем считалось, что ведется наблюдение за ББО.

12 июля воздушная разведка наблюдала переход корабля в порт Котка. В этот же день в 20 часов 45 минут по кораблю, стоявшему на западном рейде порта Котка, был нанесен удар в составе 30 самолетов ПЕ-2 12 ГПБАП. Самолеты ПЕ-2 атаковали корабль с пикирования. Прямых попаданий бомб в крейсер отмечено не было.
После этого удара, за кораблем было установлено систематическое наблюдение.

13 июля в 17.10 крейсер был обнаружен в восточной бухте Котка, куда он перешел после первого удара и где продолжал оставаться до 16 июля. До этого дня плохие условия погоды не позволяли провести операцию по его уничтожению. Благоприятные метеорологические условия установились только с 16 июля. На этот день и была назначена операция. Разведчиками 15 ОРАП крейсер попрежнему определялся как ББО " Вяйнямейнен".

Столь длительная ошибка в определении типа корабля об"яснялась рядом причин, из которых основные:

а/ о существовании крейсера ПВО " Ниоппе" ВВС КБФ не знали; он впервые пришел на Балтийский театр;

б/ условия для аэрофотос"емки все время были неблагоприятные;

в/ проведенная аэрофотос"емка была дешифрирована неправильно: при дешифрировании было упущено то обстоятельство, что на рейд Хельсинки и Котка мог притти корабль, внешне сходный с ББО, и дешифровщики без детального анализа определили заснятый корабль по общим внешним признакам как " Вяйнямейнен";

97

г/ при визуальной разведке с самолетов отличить крейсер " Ниоппе" от ББО " Вяйнямейнен", не зная к тому же о существовании "Ниоппе", было невозможно. Даже финские летчики неоднократно определяли " Ниоппе", как " Вяйнямейнен" /по сообщению финских летчиков 3 авиаполка, базировавшегося на аэродроме Котка/.

(Ниобе)

Характеристика немецкого крейсера ПВО " Ниоппе".

Крейсер ПВО " Ниоппе" - бывший голландский крейсер " Гельдерланд". Спущен на воду 28.09.38 г. При переделке под крейсер ПВО, на нем были сооружены дополнительные надстройки для установки зенитных орудий. По обоим бортам он имел фальшборт, толщиной 1-1,2мтр. Крейсер проходил модернизацию, которая заключалась в перевооружении его артиллерии, в установке на нем приборов управления огнем и радиолокаторов.

Водоизмещение.....		3512 тонн.
х о д	-	18,8 узлов.
Вооружение после модернизации	-	8 - 105 мм зенит.пушек 9 - 40 мм автоматов 16 - 20 мм /4 четырехствол/ автомата.
Мощность машин.....	-	10000 л.с.
Дальность плавания.....	-	4500 миль 10 узлов.ходом.
Запас топлива.....	-	930 тонн /уголь/.

Размеры: длина 95 мтр., ширина 14,8 м. осадка 5,4 м.

Экипаж - свыше 335 человек.

Толщина бортов наружной обшивки - 12 мм.

Корпус клепанный, надстройки сварные.

Корабль имел сильно развитую систему мостиков. Все мостики имели цементированный пояс, высотой 1,2 м., для защиты от осколков.

Толщина пояса: цемент- 80 мм, полосовое железо - 4 мм.

Палуба, по всей длине, была залита слоем цемента, толщиной 50 мм. Стенки боевых рубок также были защищены 4 мм. полосовым железом и 100 мм слоем цемента.

По всей длине корпуса имелась противоминная обмотка, защищенная 6 мм. железным кожухом.

И д е я решения на операцию.

Командующий ВВС КБФ принял решение провести операцию путем одновременного мощного комбинированного удара несколькими группами пикирующих бомбардировщиков ПЕ-2 и двумя парами бомбардировщиков топмачтовиков А-20-ДО.

А-20-Дк.

98

При принятии решения особо учитывалась система ПВО базы Котка. Помимо наличия на борту мощной зенитной артиллерии, корабль прикрывался большим количеством зенитных батарей, расположенных в районе порта Котка и на островах, прикрывающих подходы к базе. По имеющимся данным, в районе Котка и на прилегающих к нему островах находилось 12 стационарных зенитных батарей и большое количество автоматов.

Атакующие силы должны были нанести удар с одного генерального направления /с западного - юго-западного сектора/. Это направление было наиболее выгодным в отношении расположения зенитных средств противника и удобства выхода на цель.

Налет планировался эшелонно группами самолетов. По расчетам, от момента удара первой группы, до удара последней, должно было пройти не более 8 минут.

Первыми удар наносят пикировщики ПЕ-2, последними - топмачтовики А-20-ДО.

Действия ударных групп планировалось обеспечить предварительным подавлением зенитных средств в районе цели штурмовиками и господством истребителей в воздухе над целью на период проведения операции.

Удар топмачтовиков, кроме того предполагалось обеспечить отвлечением зенитных средств особой группой самолетов ПЕ-2, которая должна была демонстировать атаку цели с высоты /без фактического сбрасывания бомб/ одновременно с ударом топмачтовиков. Эта же группа должна была выполнять задачу наведения на цель самолетов А-20-ДО путем указания им вспомогательного и боевого курсов направлением своего полета.

Идея решения на операцию была одобрена начальником ВВС ВМФ, присутствовавшим в это время на КБФ, давшим лично ряд указаний, которые были положены в основу решения и разработки плана операции.

Выбор средств поражения.

В результате изучения и анализа цели было установлено, что для поражения корабля сверху необходимо использовать бомбы крупного калибра не менее 250 кг. Применение торпед, как наиболее эффективного средства для поражения подводной части корабля, исключалось из-за малых глубин места стоянки и стесненных условий выхода в атаку торпедоносцев.

Однако, это не препятствовало применению топмачтового метода бомбометания бомбами крупного калибра, порядка ФАБ-1000, так как боевой курс топмачтовиков значительно меньше боевого курса торпедоносцев. Малая глубина давала возможность бомбам указанного калибра, взрываясь даже на грунте, эффективно поразить подводную часть корабля. Кроме того, условия стоянки затрудняли возможность маневрирования корабля и уклонения его от атак топмачтовиков.

С х е м а

решения командующего ВВС КБФ на операцию в порту Котка.

ВВС КБФ имели боевой опыт применения бомб ФАБ-1000 при топматовом бомбометании в операции по разрушению плотины ГРЭС Свирь-3. Поэтому с выбором взрывателя затруднений не встретилось. Наиболее подходящим взрывателем, отвечающим требованиям надежного поражения цели и безопасности своих самолетов, является взрыватель АВ-87 с замедлением 7 секунд. Для полной гарантии взрыва бомб решено было дополнительно снарядить их взрывателями АВ-1 с замедлением 22 секунды

Таким образом, основным средством поражения были избраны бомбы ФАБ-1000, сбрасываемые при топмачтовом бомбометании, и бомбы ФАБ-250, сбрасываемые с пикирования. Кроме того, на самолеты ПЕ-2 решено было подвесить и бомбы ФАБ-100, в целях полного использования грузоподъемности самолетов. Эти бомбы предназначались для нанесения разрушений наружным надстройкам корабля, и для сковывания действий личного состава корабля, особенно, действий расчетов зенитных установок.

Расчеты по использованию ФАБ-1000, при топмачтовом бомбометании показывали, что при заходе с одного направления непосредственно одна за другой могли действовать не более двух групп самолетов.

При большом количестве групп был значительный риск подрыва самолетов на своих бомбах. По условиям стоянки корабля имелось только одно направление, благоприятное для захода топмачтовиков.

Таким образом, средства поражения и местонахождение цели определили количество самолетов топмачтовиков, которые могли быть использованы в одновременном ударе / не более двух пар одна за другой/.

Состав сил для выполнения операции.

К моменту проведения операции в составе ВВС КБФ имелось следующее количество исправных самолетов: пикирующих бомбардировщиков ПЕ-2 - 37, штурмовиков ИЛ-2 - 129, истребителей всех типов - 318, торпедоносцев и миноносцев /ИЛ-4, А-20-ДО/ - 41, не считая самолетов других типов. Учитывая необходимость выполнения других задач в этот период активных боевых действий на театре, для выполнения данной операции могло быть выделено до 40 штурмовиков, 26 пикирующих бомбардировщиков, 12 самолетов А-20-ДО и до 100 истребителей.

Решением командующего ВВС КБФ для проведения операции был выделен следующий состав сил:

силы главного удара: 4 самолета А-20-ДО 54 МТАП, 22 ПЕ-2 12 ГПБАП,

силы обеспечения:

группа подавления зенитной артиллерии в районе цели - 24 ИЛ-2 47 ШАП;

~~12 ЛАГ-3 21 КИАП 16 ЛА-5 ЯК-9~~

группа сопровождения бомбардировщиков и штурмовиков - 24 ~~30~~ ЯК-9 21 КИАП и 24 ЛАГГ-3 ~~9 и 11 ИАП~~;

группа выметания истребителей противника из района цели - 16 ЛА-5 1 ГИАД;

группа для демонстративного удара и для наведения топмачтовиков - 6 ПЕ-2 12 ГПБАП;

группа для ведения разведки - 6 ЯК-9 15 ОРАП.

Всего было намечено к использованию в операции (132) самолета.

Бомбовая зарядка самолетов А-20-Д0 составляла по 2 бомбы ФАБ-1000 на самолет, самолетов ПЕ-2: два самолета по четыре бомбы ФАБ-100, остальные по две бомбы ФАБ-250; из них 7 самолетов имели, кроме того, еще по две бомбы ФАБ-100. Бомбовая зарядка штурмовиков состояла из осколочных бомб АО-25, АО-10 и АО-2,5.

Подготовка к выполнению операции

Во исполнение решения, принятого Командующим ВВС КБФ, Штабом ВВС КБФ 15 июля был разработан план операции и на основе его в тот же день частям и соединениям были отданы предварительные распоряжения. К 10.00 16 июля в штаб ВВС КБФ были высланы командиры дивизий, полков и ведущие групп самолетов, участвующих в операции.

Задача была поставлена лично Командующим, после чего им же была проведена проработка задания. Вопросы прорабатывались вследующей последовательности: задача операции; идея решения и частные задачи каждой части; план операции, время и порядок его выполнения; маршрут и указания по навигации и бомбометанию.

В процессе проработки всеми участниками было достигнуто полное понимание общей и частной задач, порядка и последовательности их выполнения.

По окончании совещания командирам ведущих групп бомбардировщиков и штурмовиков были вручены план операции и схема решения Командующего.

В 12.00 командиры частей с КП ВВС КБФ по прямому проводу отдали распоряжение о подготовке материальной части самолетов и вооружения к предстоящему вылету. Вслед за этим участники совещания возвратились в свои части.

В виду трудности выполнения поставленной задачи, ведущими групп были назначены наиболее опытные и подготовленные командиры подразделений, а общие группы возглавили командиры частей.

Подготовка летного состава к предстоящему вылету производилась под личным руководством командиров полков.

При подготовке, детально разработаны следующие вопросы: задача каждой группы; характеристика цели и ПВО базы Котка; особенности шхерного района на подходах к цели; порядок выполнения полета; схема выхода на боевой курс; последовательность и методы атаки; выход из атаки и порядок возвращения; осуществление контроля за результатами атак.

После проработки указанных вопросов, командиры полков произвели краткий проигрыш полета. На проигрыше в бомбардировочных и штурмовых полках присутствовали ведущие групп истребителей сопровождения.

Контроль готовности летного состава к боевому вылету осуществляли лично командиры дивизий и специально выделенные офицеры штаба ВВС КБФ.

Одновременно, с подготовкой летного состава производилась тщательная подготовка материальной части. Контроль подготовки ее осуществляли инженеры дивизий и полков.

В период подготовки частей к боевому вылету за кораблем велось непрерывное наблюдение разведчиками 15 ОРАП.

В это время крейсер не находился уже у стенки, а стоял на якоре на рейде.

Последний фотоснимок перед ударом был получен в 15:30 16.07. 1944 г.

План операции штабом ВВС КБФ был составлен без указания фактического времени. Расчеты по времени велись от момента удара топмачтовиков, как основной ударной силы в операции. Этот момент был обозначен в плане " Ч ".

В 15.30 Командующий ВВС КБФ назначил время удара топмачтовиков "Ч" -на 17.00.

Выполнение операции.

Действия штурмовиков ИЛ-2.

Группа штурмовиков 24 ИЛ-2 47 ШАП, под прикрытием 24 ЛАГГ-3 9 и 11 ИАП, имела задачу подавить огонь ЗА и МЗА противника в районе цели в период 16.52 - 17.02 и этим обеспечить атаку главных сил.

Взлет самолетов ИЛ-2 и ЛАГГ-3 производился шестерками. Первые две шестерки ИЛ-2 взлетели в период 16.05 - 16.10; вторые две - в период 16.13 - 16.15. Истребители прикрытия ЛАГГ-3, в целях экономии горючего, взлетели через 5 минут, после того, как штурмовики легли на маршрут.

103

Полет к цели происходил на высоте 1200-1300 мтр.двумя эшелонами по две шестерки ИЛ-2 в эшелоне, идущих в строю пеленга, на дистанции между шестерками 500-600 мтр. Контрольный пункт Лавенсаари - прошли точно в назначенное время.

При подходе к точке развертывания на высоте 1300 мтр.,ведущий первого эшелона ИЛ-2 - ст.лейтенант ПОПОВ дал сигнал для развертывания и с противозенитным маневром повел свою шестерку на цель.

В 16.51, планируя с высоты 1200 мтр.до 300 мтр.,под углом 30°, с боевым курсом 40°, первая шестерка атаковала две батаери МЗА на островах Халансаари и Тиутинен, сделав один заход.

В это же время, вторая шестерка /ведущий - капитан БОРИСОВ/ следом за первой с высоты 1300 мтр., нанесла удар по четырем батареям ЗА и двум батареям МЗА в районе г.Котка.

Вслед за атакой первого эшелона в период 16.57 - 17.02 произвели атаку по тем же целям две шестерки ИЛ-2 второго эшелона.Бомбы сбрасывались серийно с интервалом 0,5 секунд между кассетами, с одновременным обстрелом цели огнем из пушек и пулеметов. Выход из атаки производился с правым разворотом на высоте 250-200 мтр., с последующим переходом на бреющий полет. Всего израсходовано: 148 АО-25, 320 АО-10, 780 АО-2,5, 92 РС-82,4230 снарядов ВЯ, 370 снарядов БС и 8800 патронов ШКАС.

В результате действий штурмовиков, был подавлен огонь двух батарей ЗА и двух батарей МЗА и значительно ослаблен огонь других батарей, что подтверждают экипажи бомбардировщиков ПЕ-2, производивш ие удар непосредственно за штурмовиками.

К моменту прихода штурмовиков, над целью находились истребители ЛА-5, которые взлетели позже, но прибыли к цели на 1 минуту раньше штурмовиков / в 16.50/. Основная задача истребителей ЛА-5 заключалась в расчистке района цели от истребителей противника, в интересах ударных групп. Они же создали дополнительное прикрытие с воздуха и для штурмовиков; самолеты ЛА-5 находились над целью в двух группах по 8 самолетов в групп. Боевой порядок в группе состоял из пар, эшелонированных по высоте.

Действия пикирующих бомбардировщиков ПЕ-2.

Группа пикирующих бомбардировщиков 22 ПЕ-2 12 ГПБАП,имевшая задачу бомбардировочным ударом, совместно с группой топмачтовиков 51 МТАП уничтожить крейсер и ~~12~~ 18 истребителей ЯК-9 21 ИАП для их

104

сопровождения были полностью готовы к вылету в точно указанное время. Кроме того, два самолета ПЕ-2 были подготовлены в качестве запасных.

В 15.51 с аэродрома Ворки начался взлет самолетов ПЕ-2. Взлет производился по одному, вследствие небольших размеров и плохого состояния аэродрома. Основная группа пикировщиков взлетела в составе 23 самолетов. Вслед за ней взлетела группа шести самолетов ПЕ-2, предназначенная для обеспечения демонстративными действиями атаки топмачтовиков. Взлет ПЕ-2 закончился в 16.17.

Вслед за пикировщиками взлетели по звеньям 24 ЯК-9. Шесть из них предназначались для сопровождения демонстративной группы ПЕ-2. Ведущим самолетов ПЕ-2 шел Герой Советского Союза - гвардии майор полковник РАКОВ, ведущим истребителей ЯК-9 подполковник ПАВЛОВ. Полет производился тремя группами на высоте 3000-3500 мтр., в колонне групп, на дистанции 1-1,5 клм. между группами. Первые две группы состояли из 11 самолетов каждая, третья - из шести самолетов.

С х е м а

маршрута и боевого порядка с-тов ПЕ-2.

105

Один ПЕ-2, из-за неисправности материальной части, сбросив бомбы в море возвратился на аэродром.

При отходе от точки развертывания по сигналу ведущего все группы самолетов ПЕ-2 осуществили заданный маневр и вышли на цель.

Первая группа - 11 ПЕ-2 /ведущий гвардии полковник РАКОВ/ - произвела удар по кораблю в 16.52. Элементы атаки: боевой курс 40, высота ввода в пикирование - 3000 мтр., высота сбрасывания - 2000мт. угол пикирования 60°. Сбрасывание бомб серийное, по сигналу ведущего в звене, интервал серии 0,25 сек.

В 16.53 на боевом курсе 70° / при тех же элементах атаки/нанесла удар вторая группа - 11 ПЕ-2 / ведущий - гвардии капитан ВАРСКИЙ/.

В период 16.58 - 17.00 на боевом курсе 65-100° произвела демонстративную атаку третья группа - 6 ПЕ-2 / ведущий - гвардии старший лейтенант КОЖЕВНИКОВ/. Всего самолетами ПЕ-2 сброшено 40 бомб ФАБ-250 и 22 бомбы ФАБ-100.

В результате удара, первая группа добилась прямых попаданий в корабль не менее двух ФАБ-250. Несколько бомб ФАБ-250 других групп упало в непосредственной близости от корабля, несомненно причинив ему также повреждения. Точного количества прямых попаданий установить не удалось из-за возникших на крейсере пожара и дыма. Прямые попадания двух ФАБ-250 видели экипажи последней группы штурмовиков, наблюдавшие за ударами самолетов ПЕ-2.

Ведущий первой пары топмачтовиков - подполковник ПОНОМАРЕНКО и второй пары - капитан ТИХОМИРОВ наблюдали корабль через 6-7 мин. после удара ПЕ-2. Корабль был сильно поврежден и находился в полузатонувшем положении с креном на левый борт до 40°. В момент действий пикировщиков, как и во время действий штурмовиков, истребители ЛА-5 находились над целью.

Действия группы самолетов-топмачтовиков.

Две пары бомбардировщиков-топмачтовиков А-20-Д0, предназначавшиеся для нанесения главного удара, вылетели на уничтожение крейсера в период 16.02 - 16.04. От ИПМ /аэродром Клопицы/ до Борки группа шла самостоятельно на высоте 200 мтр. При подходе к аэродрому Борки к топмачтовикам пристроились 6 ЯК-9 с задачей непосредственного прикрытия. От аэродрома Борки до точки развертывания самолеты шли попарно, в строю пеленга на дистанции между парами 150-200 мтр. Истребители ЯК-9 шли сбоку топмачтовиков - два с одной стороны, четыре с другой. На подходе к шхерам самолеты были обстреляны огнем ЗА. После разворота в точке развертывания топмачтовики перешли на бреющий полет, имея впереди по курсу 6 ПЕ-2, отвлекающих на себя огонь

106

ЗА противника и увеличили скорость до 500 к/ч.

Топмачтовики точно вышли на цель и обнаружили поврежденный корабль.

Ведущий первой пары - подполковник ПОНОМАРЕНКО принял решение добить корабль и лег на боевой курс. Ведущий второй пары - капитан ТИХОМИРОВ, учитывая обстановку, решил произвести атаку по транспорту, стоявшему недалеко от крейсера у стенки. За подполковником ПОНОМАРЕНКО пошли ведомый лейтенант ШИЛКИН и из второй пары лейтенант САЧКО.

В 17.00 3 А-20-ДО на боевом курсе 60° произвели бомбардировочный удар. Высота в момент удара была 30 мтр., скорость самолета 500 к/час, курсовой угол цели 90°, угол визирования 5,5°. После удара самолеты, перейдя на бреющий полет, ушли за острова. Всего по крейсеру сброшено 6 ФАБ-1000.

По наблюдениям летчиков-истребителей прикрытия и летчика -разведчика, экипажи подполковника ПОНОМАРЕНКО и лейтенанта САЧКО добились прямых попаданий бомб ФАБ-1000 в среднюю и кормовую части корабля. Попаданий бомб, сброшенных экипажем ШИЛКИНА, не видели. Его самолет был сбит огнем ЗА на боевом курсе после сбрасывания бомб.

В результате прямых попаданий двух бомб ФАБ-1000 на крейсере произошел сильный взрыв и появился огромный столб черного и белого дыма.

Ведущий второй пары топмачтовиков произвел атаку по транспорту водоизмещением 6000 тонн. По наблюдениям разведчиков и истребителей прикрытия, обе бомбы взорвались в средней части транспорта, который разломился пополам и затонул.

Истребители ЛА-5 прикрывали топмачтовиков, попрежнему находясь над целью. В 17.02 они взяли курс на аэродром. За все время, встреч с противником не имели.

Наблюдение за результатами ударов:

Наблюдение за результатами ударов было организовано на принципе беспрерывного пребывания в районе цели самолетов-разведчиков. Эту задачу решили шесть ЯК-9 /три пары/. Первая пара пришла на цель до начала удара, последняя ушла от цели через 1,5 часа после ударов. Вслед за каждым ударом производилось фотографирование крейсера.

Кроме того, для наблюдения и фиксирования результатов были выделены специальные экипажи в каждой группе самолетов ПЕ-2 и особо самолеты из состава истребителей сопровождения пикировщиков и топмачтовиков.

107

Фотоснимок, сделанный после удара самолетов А-20-ДО, полностью подтверждает показания экипажей. На этом снимке виден корабль, лежащий на грунте с правым креном. Продолжается пожар надстроек.

Противодействие противника в операции и потери.

По всем группам самолетов противник вел сильный огонь ЗА и МЗА на подходе к цели и над целью. Наиболее организованный и мощный огонь велся по первым группам ИЛ-2 и ПЕ-2.

После удара штурмовиков и первой группы ПЕ-2 огонь с островов значительно уменьшился, а огонь с крейсера совершенно прекратился.

От зенитного огня противника потерян один самолет А-20-ДО, который от попадания снаряда взорвался в воздухе и упал в воду. Два А-20-ДО имеют большое количество осколочных и пулевых пробоин. Один ПЕ-2 и один ИЛ-2 повреждены огнем ЗА, требуют полевого ремонта.

Противодействия со стороны истребительной авиации противника в течение всей операции не было.

В ы в о д ы:

Успех проведения операции в условиях сильного противодействия противника с земли, при незначительных своих потерях, является следствием правильного решения, тщательной разработки плана, всесторонней подготовки летного состава и четкого выполнения участниками операции своих задач.

Поставленная перед ВВС КБФ задача выполнена.

В этой операции особо хорошо осуществлялось взаимодействие различных групп самолетов. Все удары наносились точно в назначенное время. Встречи истребителей с сопровождаемыми самолетами происходили точно в назначенное время.

Данная операция еще раз подтвердила высокую эффективность топмачтового метода бомбометания по кораблям.

Б. ОПЕРАЦИИ ПО УНИЧТОЖЕНИЮ КОРАБЛЕЙ И ТРАНСПОРТОВ В ПОРТУ ТАЛЛИН 21-22 СЕНТЯБРЯ 1944 г.

Во второй половине сентября 1944 г. в результате успешного наступления войск Ленинградского фронта, противник вынужден был быстро откатываться на запад, очищая территорию Эстонской ССР.

В период подготовки операции ВВС КБФ, передовые части Красной Армии уже вели ожесточенные бои на ближних подступах к г.Таллин.

108

В ТАЛЛИН, как главную базу снабжения, а позднее и эвакуации своих отступающих войск, противник перед отходом стянул весь корабельный состав дислоцировавшийся в Финском заливе. Самолеты нашей ВР в гаванях и на рейде Таллина наблюдался следующий состав транспортов и кораблей:

20 сентября 1944 г. - 5 ТР ТР, 1 М, 1 ТЩ;
21 сентября 1944 г. - 20 ТР ТР, 30 катеров и др.суда;
22 сентября 1944 г. - 11 ТР ТР, 3 ММ, 3 СКР, 8 ТЩ и 10 др. судов.

В момент, когда противник производил погрузку техники и эвакуацию своих войск в порту ТАЛЛИН, ВВС КБФ была организована специальная операция по уничтожению транспортов противника.

И д е я р е ш е н и я:

Командующим ВВС КБФ было принято решение провести операцию путем одновременных мощных комбинированных ударов по транспортам противника в гаванях и на рейде порта несколькими группами пикирующих бомбардировщиков, во взаимодействии со штурмовиками.

Атакующие силы должны были наносить удар с юго-восточного направления, наиболее выгодного в отношении расположения системы ПВО, удобства выхода на цель и выхода из атаки.

При этом, самолеты ПЕ-2 производят первый удар, под прикрытием истребителей ЯК-9, замыкает удар группа штурмовиков ИЛ-2.

Удар главных сил / ПЕ-2 и ИЛ-2/ в районе цели должен обеспечиваться господством нашей ИА в воздухе. Средствами поражения транспортов и кораблей были избраны бомбы ФАБ-250 и ФАБ-100.

Полет самолетов ПЕ-2 по маршруту, предусматривался колонной девяток. Удар звеньями с высоты 3100-1900 мтр., причем каждая группа атакует только по одному транспорту.

Боевой порядок в штурмовых полках устанавливается решением командиров ШАД, с учетом каждой группе нанести удар по одному транспорту.

Для обеспечения посадки самолетов были указаны аэродромы: Лавенсаари, Кунново, Котлы, Клопицы.

Ввиду полетов на предел радиуса действия штурмовиков, в данной операции предусматривалось использование дополнительных подвесных бачков и спасение экипажей, вынужденно севших на воду самолетами "Каталина".

Последующие удары в каждом отдельном случае должны были производиться решением Командующего ВВС КБФ.

Подготовка к операции.

В состав выделенных сил, которые привлекались к участию в данной операции, входили:

Ударная группа – от 8 МТАД – 27 самолетов ПЕ-2 – пикирующие бомбардировщики,

от 11 и 9 ШАД: 57 самолетов ИЛ-2 штурмовики ударной группы и группы подавления;

обеспечивающая два ИАП: самолеты ЯК-9 и ЛАГГ-3, из которых группа истребит. – часть сил была выделена для непосредственного прикрытия самолетов ПЕ-2, ИЛ-2 и блокирования Таллинского узла.

Самолеты-разведчики – от 15 ОРАП 8 ЯК-9 и 2 самолета "Каталина".

Всего для участия в операции из боевого состава ВВС было выделено 154 самолета.

В порядке подготовки к выполнению данной операции по уничтожению транспортов в порту Таллин, 12 ГПБАП 20.09.44 г. в составе 29 самолетов ПЕ-2 был перебазирован с аэродрома Паневежис на аэродром Клопицы. Перебазирование производилось по эскадрильно. Технический состав АП, для обеспечения боевых полетов, перебрасывался двумя самолетами ЛИ-2.

После получения задачи и разработанных материалов по данной операции из штаба ВВС КБФ, командиры АП лично организовали работу по изучению задания и проработке его с командирами АЭ, командирами звеньев и ведущими групп истребителей прикрытия. Особое внимание на проводимых проигрышах было уделено на:

а/ тактическое использование выделенных сил при выполнении данной операции;

б/ изучение целей, подходов и ПВО Таллина;

в/ организацию боевого порядка на маршруте и технику ударов;

г/ взаимодействие с истребителями прикрытия.

В штурмовых полках техническому составу пришлось много уделить внимания подготовке материальной части так, как в данной операции необходимо было использовать самолеты ИЛ-2 на удаление, превышающее расчетный радиус самолета /250-270 км/.

Радиус полета до цели достигал 300 км., это требовало оборудовать самолеты дополнительными подвесными бачками емкостью до 350 литров.

110

Бомбовая нагрузка при этом составляла 2 ФАБ-100 или 1 ФАБ-250 и 4 РС-82. На примененный впервые в боевой практике монтаж подвесных бачков уходило много времени / 1 час 40 минут - 1 час 50 минут на каждый самолет/.

На проигрыше полетов и при даче последних указаний, командиры полков особое внимание летного состава обращали на действия при следовании к цели, району сбрасывания подвесных бачков, моментам атаки цели и выхода из атаки.

Выполнение операции.

С рассветом 21.09.44 г. самолеты-разведчики 15 ОРАП радиограммой донесли: " Противник в составе до 40 кораблей и ТР ТР эвакуируя войска и технику, начал отход из Таллинской гавани.
Погода: облачность 10 баллов, тН-600 мтр., отдельные туманы и густая дымка, видимость до 500 м.

По приказанию Командующего ВВС, части 9 и 11 ШАД были переведены в часовую готовность для действий на случай улучшения погоды.

В 13.30, при очередном вылете пары ЯК-9 на разведку, стало известно об улучшении погоды и последние данные АФС о противнике в Таллине, где было обнаружено: в гаванях 20 ТР ТР, 30 мелких судов; на рейде - 9 ТР ТР, 4 ММ и 2 СКР СКР.

Командирам 9 и 11 ШАД было приказано начать боевые действия в порту Таллин, организуя удары по разработанному плану операции.
В 15.23 две группы штурмовиков - 22 ИЛ-2 7 и 35 ШАП, под прикрытием 24 ЯК-9 14 ГИАП, вылетели для нанесения бомбо-штурмового удара по кораблям и транспортам противника.

По маршруту штурмовики шли " шестерками " и "пятерками", на Н-1300-1100 мтр., строем пеленга. Не дойдя до цели 50-40 клм., по указанию ведущего группы, экипажи сбрасывали подвесные бачки.

После выбора цели и оценки конкретной обстановки, ведущий группы строил заход для атаки ТР ТР.

Первыми произвели атаку " шестерки" ИЛ-2 гвардии капитана ГУРГЕНИДЗЕ и гвардии лейтенанта КАРЛОВА по двум транспортам и одному СкР, которые находились в 3-х клм. севернее порта Таллин.
В 16.17 - 16.18 эти группы, одним заходом, с БК-45°, с планирования Н-1300-100 мтр. - сбросили бомбы.

Наиболее опытные экипажи /ведущие групп - командиры звеньев/ наносили удар методом низкого подвода с Н-400-50 мтр. У них были подвешены бомбы ФАБ-250 с замедлением 5 секунд.

111

Подавляя ПВО транспортов, штурмовики сбрасывали бомбы и на максимальной скорости выходили из атаки в сторону моря, где был назначен сбор всей группы.

В результате удара первых групп штурмовиков были отмечены прямые попадания в транспорта, из которых один транспорт водоизмещением 5000 тонн и один СКР были потоплены.

Израсходовано боезапаса: 3 ФАБ-250, 25 ФАБ-100, 34 РС-82, 2150 ВЯ, 1320 и 300 БС.

Вслед за ударом первых групп, удар нанесла группа, ведомая ст.лейтенантом БАТИЕВСКИМ. Эта группа штурмовала четыре транспорта в 3 клм.западнее населенного пункта Меривалия, когда транспорта выходили из Таллинского рейда.

Одним заходом , с Н-1300-400 мтр., в этом ударе бомбами ФАБ-100 был сильно поврежден один транспорт водоизмещением 600 тонн.

В 16.35 - 16.37, двумя группами, 30 ИЛ-2 от 8 и 47 ШАП нанесли комбинированный бомбо-штурмовой удар по транспортам в восточной части порта.

В результате прямых попаданий бомбами ФАБ-250 и ФАБ-100, были потоплены один транспорт водоизмещением 8000 тонн и повреждены два ТР ТР, общим водоизмещением 10000 тонн и один тральщик.

Самолеты в районе цели с кораблей и берега были обстреляны сильным огнем ЗА и МЗА, а также подвергались безуспешным атакам истребителей противника на отходе.

На этом 21.09.44 г. дальнейшие вылеты были прекращены, вследствие наступавшей темноты.

На следующий день, всем участвующим силам в операции была поставлена задача: " С рассветом продолжать боевые действия по уничтожению ТР ТР и кораблей в порту Таллин".

22.09.44 г. был нанесен повторный удар силами пикирующих бомбардировщиков 12 ГПБАП и штурмовиками 11 ШАД.

В 10.25 23 ПЕ-2, тремя группами /ведущий - Герой Советского Союза - гвардии капитан УСЕНКО/, под прикрытием 24 ЯК-9 14 ГИАП /ведущий - подполковник МИРОНЕНКО/, вылетели с аэродрома Клопицы.

По маршруту бомбардировщики шли " девятками", в "девятках" - строем клина из звеньев.

В 11.30 по кораблям и транспортам, на внешнем рейде порта, 23 ПЕ-2, с Н-3500-2500 мтр., с пикирования, произвели атаку, сбросив все бомбы за один заход, БК-120°-180°. Израсходовали в этом ударе: 46 ФАБ-250 и 8 ФАБ-100.

112

От прямых попаданий бомб ФАБ-100 и ФАБ-250 были потоплены 2 ТР ТР противника: 1 ТР - водоизмещением 8000 тонн и второй - 6000 тонн.

В 10.40 с аэродрома Керстово вылетели 18 ИЛ-2 8 ШАП./ведущий -гвардии капитан МОРОЗОВ/, под прикрытием 15 истребителей /12 ЛАГГ-3 и 3 ЯК-9/.

- В это же время, с аэродрома Куммолово поднялась группа 12 ИЛ-2 47 ШАП /ведущий - дважды Герой Советского Союза - подполковник СТЕПАНЯН/, под прикрытием 12 ЯК-9.

Штурмовики по маршруту следовали на Н-1300-1400 мтр.,в строю левого пеленга в четверках, с дистанцией 250-300 мтр.между группами.

В 11.40 - 11.41 с планирования, под углом 30-35°, Н-1350-200мтр. со стороны солнца, одним заходом атаковали транспорта на рейде Таллин. Перед сбрасыванием бомб штурмовики подвергали транспорта интенсивному обстрелу огнем из пушек и пулеметов. Всего обе группы израсходовали по целям 87 ФАБ-100, 91 РС-82, 3800 ВЯ, 280 БС, 7200 ШКАС.

В результате удара, потоплено: 2 транспорта общим водоизмещением 16000 тонн и повреждено 2 транспорта 4000 и 6000 тонн.

Дальнейшие полеты нашей авиации для нанесения ударов по транспортам и кораблям в порту Таллин Командующим ВВС КБФ отменены.

Всего за время операции 21.09 - 22.09.44 г. на действия по кораблям и транспортам в порту Таллин произведено 215 самолето-вылетов,из них:

бомбардировщиками.....23 с/в,
штурмовиками.....72 с/в,
истребителями прикрытия.....110 с/в.

Израсходовано: 49 ФАБ-250, 228 ФАБ-100, 48 АО-25, 6 РОФС, 238 РС-82, 10900 ВЯ, 780 БС, 16600 ШКАС.
Потоплено: 6 транспортов водоизмещением 43000 тонн, 1 СКР.
Повреждено: 5 транспортов, общим водоизмещением 26000 тонн,1 ТЩ.
Сбито: 7 ФВ-190.

С нашей стороны были потери: от ЗА и МЗА только в первом ударе - 3 самолета ИЛ-2, 2 истребителя. Во втором ударе потерь не было.

113

Выводы и замечания:

1. Данная операция проведена хорошо. Поставленная перед ВВС КБФ задача выполнена. Достигнутый успех, в результате проведения операции, несомненно явился следствием правильного решения, тщательной разработки плана, всесторонней подготовки летного состава и четкого выполнения участниками операции своих задач.

В этой операции, по сравнению с другими подобными операциями, отмечается некоторое улучшение организации взаимодействия групп штурмовиков, бомбардировщиков и истребителей. Встречи истребителей с сопровождаемыми самолетами происходили четко /по времени и месту/.

Удары наносились точно в назначенное время.

В. ДЕЙСТВИЯ ВВС КБФ ПО ТР ТР, КОРАБЛЯМ И ПОРТОВЫМ СООРУЖЕНИЯМ ВМБ ЛИБАВА В ОКТЯБРЕ-ДЕКАБРЕ 1944 г.

1. Краткая характеристика обстановки.

Успешное наступление и выход 9 октября 1944 года частей Красной Армии на восточное побережье Балтийского моря южнее Либава, изменили и оперативную обстановку на театре.

А. На суше.

Значительная группировка немецко-фашистских войск, общей численностью до 33 дивизий, была окружена в Курляндии на участке Либава-Тукумс. Таким образом, противник был лишен своих сухопутных коммуникаций, которые связывали его с восточной Пруссией.

Упорно обороняясь, переходя иногда в контратаки, противник стремился ценой любых усилий и потерь, удержать Курляндский плацдарм.

Остров Эзель, имеющий важное оперативное значение /благодаря возможности контролировать подступы к Рижскому заливу, и как последний оплот противника в Эстонии/, после ожесточенных боев 24-го ноября 1944 года был успешно /вслед за Вормси, Муху, Даго/ очищен от противника войсками Ленинградского фронта, во взаимодействии с кораблями и частями Краснознаменного Балт. флота.

Б. На море:

В создавшихся условиях морские коммуникации приобретали для противника особо важное значени. Питание отрезанной группировки осуществлялось через порты Либава / главным образом/ и Виндава. Морские коммуникации использовались противником и для питания своих войск на о.Эзель. С падением о.Эзель продолжение морских коммуникаций от Либава, Виндава до островов Моонзундского архипелага свое значение для проти ика потеряло. С этого момента вся деятельность

114

ВВС КБФ производилась на коммуникациях Либава, Виндава - Данцигская бухта / Пиллау, Кенигсберг, Гдыня/.

Выполняя директиву Ставки Верховного Главного Командования, ВВС КБФ развернули активные боевые действия на коммуникациях противника. В результате проведения ряда успешных операций, противник потерял большое количество ТР ТР, кораблей и был вынужден отказаться от морских перевозок днем без усиленного эскорта. По данным воздушной разведки до 90% обнаруженных транспортов следовали в состав конвоя.

Кроме того, значительная часть транспортов совершала свои перевозки в темное время суток - ночью и при наличии неблагоприятной для полетов погоды.

Скопление ТР ТР и кораблей в ВМБ Либава, Виндава было всегда непродолжительным и прикрывалось большим количеством истребителей и огнем ЗА.

Б. В воздухе:

В октябре месяце на Либавском направлении отмечалось до 276 самолетов противника различных типов. На аэродромах Тильзитского направления дислоцировалось до 230 самолетов. Противодействие противника с ростом активности нашей авиации быстро увеличивалось.

Отмечается массированное использование противником своей истребительной авиации при налетах нашей авиации на ВМБ и конвои. Авиация противника оказывала упорное сопротивление.

П. Цель операций и идея решения.

Конечной целью всех боевых действий авиации на морских коммуникациях противника и проводимых операций по ВМБ, являлось нарушение перевозок морем путем уничтожения, главным образом, транспортов на переходе и в базах погрузки, а также и выгрузки, разрушение причалов и портовых сооружений.

Идея решения Командующего ВВС КБФ, поставленной оперативной задачи заключалась в:

а/ периодических бомбардировочных ударах самолетов-пикировщиков ПЕ-2 по ТР ТР и кораблям в ВМБ Либава, по данным воздушной разведки;

б/ дальнейшем проведении массированных, комбинированных операций по ТР ТР и кораблям в ВМБ Либава всех видов авиации;

115

одновременно предусматривались:

в/ систематические крейсерские полеты самолетов-торпедоносцев и топмачтовиков;

г/ групповые торпедо-топмачтовые и бомбо-штурмовые атаки конвоев на переходе морем по данным воздушной разведки;

д/ систематические постановки минных банок на подходах к ВМБ и рейдах.

Решение боевых задач по уничтожению ТР ТР и кораблей в ВМБ Либава, ВВС КБФ осуществляли самостоятельно.

Ш. Силы и средства, выделяемые для участия в операциях и их задачи:

Для участия в операциях по ВМБ Либава первоначально привлекались только самолеты ПЕ-2 12 ГИБАП и истребители ЯК-9 21 ИАП и 14 ГИАП 8 МТАД с аэродрома Паневежис.

Так, в операциях по ТР ТР противника в ВМБ Либава участвовало, кроме самолетов-разведчиков:

10.10.44 г. - 25 ПЕ-2 и 48 ЯК-9;

22.10.44 г. - 36 ПЕ-2 и 54 ЯК-9

23.10.44 г. после восстановления летного поля, поврежденного немцами подрывом 84 фугасов, был готов к приему самолетов аэродром Паланга. Перебазирование летных эшелонов 11 ШАД с аэродрома Суурмюля началось 22.10.44 г.с посадкой на промежуточных аэродромах Пернов и Поневежис для дозарядки горючим. К исходу 24.10.44 г.на аэродром Паланга перебазировались 8 ГИАП в составе 25 ИЛ-2 и 9 ИАП в составе 12 ЛАГГ-3. Перебазирование летных эшелонов, в основном, было закончено 29.10.44 г.

Появилась возможность организации комбинированных операций по ВМБ Либава, с привлечением разнородных групп авиации от двух авиадивизий: 8 Мино-торпедной и 11 штурмовой.

Так, в операциях по ТР ТР-противника в ВМБ Либава участвовало, кроме самолетов-разведчиков:

27.10.44 г. - 30 ПЕ-2 и 50 ЯК-9 8 МТАД и 24 ИЛ-2, 18 истребителей 11 ШАД;

28.10.44 г. 24 ПЕ-2, 48 ЯК-9 8 МТАД, 48 ИЛ-2, 24 истребителя 11 ШАД;

30.10.44 г. 30 ПЕ-2, 8 А-20-Ж /топмачтов/, 44 ЯК-9 8 МТАД,

30 ИЛ-2, 30 истребителей 11 ШАД;

116

14.12.44 г. - 27 ПЕ-2, 8 А-20-Ж /топмачтов/, 46 ЯК-9
8 МТАД,
48 ИЛ-2, 40 истребителей 11 ШАД.

Из приведенных данных видно, что силы, выделяемые для участия в операциях были постоянны. При проведении операции боевой состав 8 и 11 авиадивизий привлекался полностью.

Средствами поражения намеченных целей противника были бомбы: ФАБ-1000, ФАБ-500, ФАБ-250, ФАБ-100, РС-82, снаряды ВЯ, БС и патроны Шкас.

Боевые задачи, выполняемые различными группами авиации, определялись характером пред"явленных требований, степенью ожидаемого противодействия, метеоусловиями, расположением ТР ТР в порту и условиями сложившейся обстановки.

В состав ударных групп входили самолеты-пикировщики ПЕ-2, топмачтовики А-20-Ж и ИЛ-2 /незначительно/, штурмовики ИЛ-2. В состав групп обеспечения включались штурмовики ИЛ-2, истребители сопровождения и воздушного боя, и самолеты-разведчики. Если ударные группы выполняли основную боевую задачу уничтожения ТР ТР и кораблей противника в ВМБ Либава, то на группы обеспечения возлагались задачи подавления огня ЗА, МЗА на кораблях и в порту, сопровождения и прикрытия от атак истребителей противника ударных групп.

2У. Характеристика боевого состава и базирование.

Характеристику боевого состава и базирование частей, привлекаемых к участию в операциях, по состоянию на 30.10.44 г. и можно проследить по таблице:

Часть.	Аэродромы базирования.	Тип самолетов.	Из них Всего	Исправ.	Неисправ.	Из них. Всего укомплектовано	Боевых Днем	Ночью.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
8 Минно-торпедная авиадивизия.								
1 ГМТАП.	Паневежис	А-20-Ж	21	19	2	19	10	4
	На других	ИЛ-4	3	3	-	7	3	2
51 МТАП	Паневежис	А-20-Д0	23	20	3	32	23	-
	На других	А-20-Д0	3	-	3	-	-	-
12 ГИБАП	Паневежис	ПЕ-2	42	39	3	50	40	-
	На других	ПЕ-2	4	2	2	1	1	-

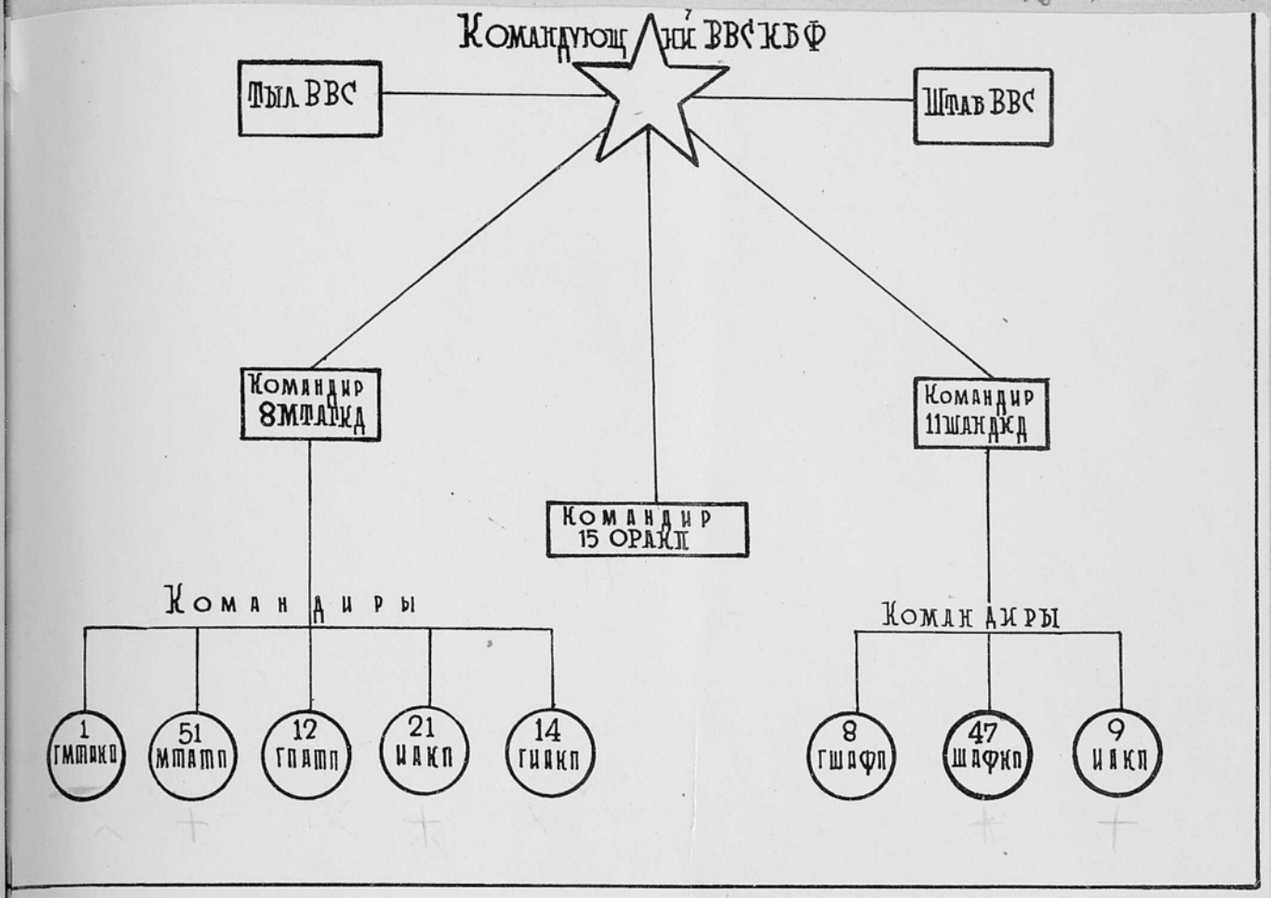
1	2	3	4	5	6	7	8	9
21 ИАКП	Паневежис	ЯК-9	32	27	5	54	47	4
"	На других	ЯК-9	1	-	1	-	-	-
14 ГИАКП	Паневежис	ЯК-9	32	32	-	50	53	-
"	На других	ЯК-9	2	-	2	2	2	-
	11 Штурмовая авиадивизия:							
8 ГШАП....	Паланга	ИЛ-2	33	29	4	43	34	4
47 ШАП	Паланга	ИЛ-2	40	34	6	41	35	2
9 ИАКП	Паланга	ЯК-9	20	17	3	30	24	2
		ЛАГГ-3	24	20	4	20	17	2
1 упр.11 АД	Паланга	ИЛ-2	1	1	-	2	2	-
"	"	ЯК-9	1	1	-	1	1	-
Всего по 8 МТАД и 11 ШАД.		ПЕ-2	42	39	3	50	40	-
		А-20-Д0	47	39	8	51	33	4
		ИЛ-2	74	64	10	86	71	6
		ИЛ-4	3	3	-	7	3	2
		ЯК-9	88	77	11	137	107	6
		ЛАГГ-3	24	20	4	20	17	2
В С Е Г О:			278	242	36	351	271	20

Основным аэродромом базирования 8 МТАД являлся - Паневежис. На аэродроме находилось два минно-торпедных полка, один полк пикировщиков и два полка истребителей. Основным аэродромом базирования 11 ШАД являлся - Паланга. На аэродроме находилось два полка штурмовиков ИЛ-2 и один полк истребителей. 15 ОРАП базировался на аэродромы Паланга, Паневежис, в зависимости от требований обстановки и поставленных задач.

Боевая готовность соединений и частей, участвующих в операции, вполне соответствовала пред"являемым требованиям и характеру поставленной боевой задачи. Удаление аэродрома Паневежис от цели позволяло использовать самолеты-пикировщики /в составе полка/ только с полной заправкой горючего, на пределе их возможного радиуса действия.

У. Организация командования.

Организацию командования соединениями и частями ВВС, а также силами авиации, привлекаемыми для участия в операциях по ТР ТР и кораблям противника ВМБ Либава можно видеть из нижеследующей схемы:



Общее руководство авиацией в данных операциях, командующий ВВС осуществлял лично и через свой Штаб. Только по его указанию или санкции выполнялись намеченные командирами АД и Штабом ВВС, операции уничтожения ТР ТР и кораблей в ВМБ Либава.

Координация совместных действий с авиацией 3 ВА и наземными войсками 1 Прибалтийского фронта, осуществлялась Командующим ВВС и его Штабом личным общением и средствами связи /ВЧ, радио, телеграф, делегат/.

ВПУ штаба ВВС КБФ находился в Палайге.

КП и штаб ВВС КБФ базировались на Таллин.

В период подготовки операции и ее проведения на ВПУ находились непрерывно Командующий ВВС или начальник штаба. Контроль осуществлялся личным выездом в части Командующего ВВС, начальника штаба ВВС, оперативных работников и офицеров штаба - специалистов.

У1. Характеристика цели и сил противника.

Отрезанная в Курляндии немецкая группировка располагала двумя ВМБ: Либава и Виндава.

Незначительная пропускная способность ВМБ Виндава, большая удаленность от линии фронта чем Либава, неблагоприятное направление сухопутных путей сообщения, значительно снижало значение и использование порта противником. Виндава явилась базой легких сил, действующих в Ирбенском проходе и отчасти средней части Балтийского моря.

Либава, бвдучи ВМБ легких сил противника, действующих в средней части Балтийского моря, обладала большой пропускной способностью благодаря значительной вместимости, наличия большого количества причалов, портового оборудования для погрузо-разгрузочных работ, возможности ремонта и развитой сети под"ездных путей. Поэтому ВМБ Либава явилась главным портом питания всей Курляндской группировки и эвакуации войск противника с техникой. База имеет пять гаваней.

Аванпорт является внешней гаванью. Со стороны моря защищен от волны искусственными молами. Общая акватория аванпорта по своим размерам и глубинам обеспечивает стоянку значительного количества транспортов и кораблей. в отдельные дни аэрофотос"емкой отмечалось до 12-15 транспортов и пяти военных кораблей одновременно.

Военная гавань - расположена в северной части города и представляетьсобой искусственно вырытый водный бассейн. Практически противник использовал военную гавань в течение всего времени главным образом, для стоянки незначительного количества своих легких сил. Транспорта в военной гавени не обнаруживались. В восточной части гавани имеется судостроительная верфь с двумя сухими доками и эллингом. Кораблей в доках и на продолжительном ремонта в районе верфи аэрофотос"емкой не отмечалось.

Торговая гавань - канал, расположенный в средней части города /между старым и новым/, соединяющий аванпорт с Либавским озером. Обе набережные канала облицованы и оборудованы для погрузки и выгрузки транспортов. Торговая гавань является основным районом погрузки и выгрузки транспортов. В отдельные дни в гавани наблюдалось от 15 до 20 транспортов. Военных кораблей в гавани не отмечалось

Новая гавань - расположена в юго-восточной части аванпорта. Используется противником, главным образом, для кратковременной стоянки, в целях рассредоточения и ожидания очереди при погрузке или выгрузке.

120

Вольная гавань - южная часть новой гавани, имеет наибольшие глубины, поэтому используется противником для погрузки и выгрузки транспортов большого водоизмещения.

Зимняя гавань - расположена в юго-восточной части аванпорта на правом берегу у выхода из торговой гавани и является местом стоянки транспортов.

В отдельные дни в ВМБ Либава отмечалось до 35 транспортов различного водоизмещения, не считая военных кораблей.

Транспорта и корабли противника являлись главной целью при проведении операций по ВМБ Либава.

П В О В М Б Л и б а в а.

Противовоздушная оборона базы Либава осуществляется батареями ЗА, МЗА и истребительной авиацией, базирующейся на центральный и восточный Либавские аэродромы. До декабря 1944 г. среднее количество истребителей, входивших в ПВО базы, достигало 45. Кроме того, для отражения налетов нашей авиации привлекались истребители с ближайших аэродромов.

По данным аэрофотос"емки, в районе Либава насчитывалось семнадцать батарей ЗА - 75 орудий и двенадцать батарей МЗА - 35 орудий. Кроме того, в систему ПВО включались зенитные средства транспортов и кораблей охранения, находящихся в порту.

При отражении ударов нашей авиации, зенитная артиллерия противника осуществляет тесное тактическое взаимодействие с истребителями. Истребители, при своевременном под"еме их в воздух, атакуют наши ударные группы массированно на подходе к цели. В зоне зенитного огня действуют парами и четверками, подвергая атакам наши самолеты на выходе из пикирования. Кроме того, атакам подвергаются оторвавшиеся от строя одиночные самолеты и поврежденные огнем ЗА. На отходе вне зоны ЗА продолжается уничтожение подбитых самолетов.

/схему см.на след.листе/.

121

УП. План боевого использования авиации в операции.

8 МТАД, перебазированная в августе месяце на аэродром Паневежис, выполняла поставленную Командующим ВВС КБФ, оперативную задачу: "По данным воздушной разведки 15 ОРАП и "на себя" уничтожать ТР ТР и корабли противника на коммуникациях Ирбенский пролив - Виндава - Либава - Данцигская бухта".

Штабом 8 МТАД составлялись месячные планы боевого использования авиации, в которых предусматривались:

а/ систематические крейсерские полеты самолетов-торпедоносцев;

б/ групповые торпедо-бомбардировочные атаки конвоев;

в/ периодические массированные удары самолетов-пикировщиков ПЕ-2 по скоплению ТР ТР и кораблей в ВМБ Либава;

г/ постановка минных банок.

Месячные планы представлялись на утверждение Командующего ВВС КБФ. Кроме того, разрабатывались типовые наставления, с учетом накопленного боевого опыта и сложившейся обстановки.

В разработанных планах и документах на операцию предусматрива-

122

лось массированное использование только самолетов ПЕ-2, под прикрытием истребителей. По условиям обстановки и базирования использование других видов авиации, в частности, штурмовиков ИЛ-2, было невозможным. Усиление же ПВО ВМБ Либава настоятельно диктовало подавление огня ЗА и МЗА, специально выделенными группами самолетов в интересах ударных групп.

И только, после перебазирования 11 ШАД на аэродром Паланга, была произведена 27 октября 1944 г. первая операция по уничтожению ТР ТР и кораблей противника в ВМБ Либава с привлечением самолетов штурмовиков для подавления огня ЗА и МЗА в порту и на кораблях.

Документами, организующими боевую деятельность и использование штурмовой авиации в операции являлись: боевой приказ командира 11 ШАД, с приложением плановой таблицы, схемы маршрута и профиля полета, схемы удара и навигационные указания.

Подобные планирующие документы были составлены и на операцию 28.10.44 г., содержание которых см.в разделе "Выполнение операции". В дальнейшем оперативным отделом штаба ВВС КБФ с привлечением командиров 8 и 11 АД, их начальников штабов и начальников оперативных отделений были разработаны типовые плановые таблицы комбинированных операций по уничтожению ТР ТР и кораблей противника в ВМБ Либава:

1. План удара частей ВВС КБФ / 8 МТАД, 9 ШАД, 11 ШАД/ по ТР ТР и кораблям противника в ВМБ Виндава, Либава - вариант "Арктур".

2. План удара частей ВВС КБФ / 8 МТАД, 9 и 11 ШАД/ по ТР ТР и кораблям противника в ВМБазах Либава, Виндава - Вариант "Орион".

Типовые операции предусматривали уничтожение ТР ТР и кораблей противника в ВМБ Либава силами 8 МТАД, взаимодействующими с 11 ШАД. Но метеорологические особенности театра и требования оперативной обстановки вынудили разработать еще один план операции.

На маршруте: аэродром Паневежис - береговая черта /обычно Паланга/, равном по прямой 210 км., примерно в средине расположена, так называемая Тельшайская возвышенность / 140 мтр.над уровнем моря, в отдельных местах до 194 м/., которая при высотах облачности 150-200 мтр. исключает возможность боевых полетов 8 МТАД. Исходя из этих условий, штабов 11 ШАД была разработана самостоятельная операция уничтожения ТР ТР и кораблей противника в ВМБ своими силами.

Идея решения заключалась в том, что:

а/ основной удар по ТР ТР противника в ВМБ Либава наносится двумя группами штурмовиков ИЛ-2 по 6 самолетов в каждой, топмачтовым

123

способом, бомбами ФАБ-250 с взрывателем АВ-87, замедление 4 секунды;

б/ обеспечение выхода в атаку ударных групп топмачтовиков и самой атаки возлагалось на 12 ИЛ-2 в двух группах. Группы подавления огня ЗА на ТР ТР, кораблях, в порту на причалах, стенках мола, вооружить бомбами АО-25 и ФАБ-100 с взрывателями мгновенного действия, РС, пушками и пулеметами;

в/ выход из атаки топмачтовиков ИЛ-2 обеспечить двумя группами / 12 ИЛ-2/ бомбометанием с планирования. Во избежание подрыва на бомбах топмачтовиков, Н сбрасывания - 600 мтр. Бомбовая зарядка ФАБ-250 и ФАБ-100 с взрывателями мгновенного действия. Одновременно возлагалась задача уничтожения ТР ТР, особенно, поврежденных предыдущими группами;

г/ действия штурмовиков прикрыть 36 истребителями 9 ИАП.

УШ. Подготовка и материально-техническое обеспечение операций.

Подготовка к операциям проходила по линии:

а/ подготовки штабов и разработки оперативных и планирующих операцию, документов;

б/ подготовки летного состава, участвующего в операции, к выполнению поставленных боевых задач;

в/ подготовки материальной части самолетов и максимального количества боевого состава;

г/ материально-технического обеспечения операций.

А. Подготовка штабов и разработка оперативных документов.

Подготовка штабов / ВВС и авиадивизий/ заключалась:

а/ в организации разведки цели;

б/ сборе и обработке полученных сведений, обеспечивающих своевременное принятие и осуществление решения;

в/ изучения и оценки обстановки;

г/ разработке оперативных и планирующих операцию документов;

д/ докладе их Командующему ВВС и командирам АД;

е/ своевременном извещении соединений и частей о предстоящей боевой задаче, передаче боевых распоряжений и контроле;

ж/ организации взаимодействия различных родов авиации.

124

Офицеры штаба ВВС в период подготовки частей к выполнению операций осуществляли, по заданию Командующего ВВС и Начальника Штаба, контроль за ходом подготовки и организацией, степенью боевой готовности и материально-технического обеспечения частей. Подготовка 8 МТАД к операции по ТР ТР в ВМБ Либава 14.12.44 г. началась за 20 дней до ее начала. Первым этапом подготовительного периода являлся разбор и изучение плана " Арктур-1" на совещании офицеров штаба дивизии и начальников штабов полков. Последним были вручены выписки из плана с приложением схемы удара.

Штабом дивизии было разработано наставление на операцию, схема удара, навигационные расчеты, штурманские указания и указания по связи. Командиры полков полученное наставление и схемы обсуждали с руководящим составом. Было внесено ряд предложений по изменению некоторых моментов и сделаны добавления через штаб дивизии. Штабы полков 10.12.44 г. составили свои соответствующие документы, в частности:

а/ плановые таблицы;

б/ схемы полета;

в/ указания по связи.

Контроль подготовки летного состава и уяснения боевой задачи осуществляли офицеры штаба авиадивизии.

Подобные мероприятия в период с 04 по 14.12.44 г. проделаны и штабом 11 ШАД. Командир авиадивизии вызвал 04.12.44 г. на свой КП всех командиров АП, с которыми детально разобрал варианты намеченной операции, дал указания по организации удара и подготовке летного состава.

Было приказано изучить с летным составом:

а/ организацию взлета, сбора и порядка следования по маршруту;

б/ атаку цели/ тактические приемы/ и порядок отхода от цели;

в/ систему ПВО ВМБ Либава;

г/ организацию посадки с учетом возможной посадки самолетов 9 ШАРКД.

Вслед за командирами, начальником штаба дивизии, собирались начальники штабов полков.

В период с 5 по 10.12.44 г. шла подготовка летного состава и отработка оперативных документов.

10.12.44 г. штаб дивизии вручил начальникам штабов полков:

а/ плановую таблицу;

б/ схему удара;

125

в/ указания по организации взаимодействия;
г/ навигационные указания;
д/ маршрут и профиль полета;
е/ указания по связи.

Б. Подготовка летного состава.

Боевая подготовка летного состава была целеустремлена на отработку предстоящих боевых задач. Практически отрабатывалось бомбометание по целям-макетам, групповая слетанность, БУ в воздухе, тактические приемы выполнения боевых задач.

О предстоящих операциях и выполнении боевых задач информировался в первую очередь руководящий состав. Решение о проведении операции передавалось в форме боевого приказа / письменно или устно/или боевого распоряжения командирам АП, которые ставили боевую задачу командирам АЭ или ведущим групп.

Полученная боевая задача изучалась с ведущими групп и летным составом. По фото изучались цели, особенно, дислокация ТР ТР и кораблей противника в ВМБ, уточнялись сведения о базировании ИА противника в районе полетов и боевых действий, метеорологическая обстановка.

Особое внимание обращалось на тактические приемы и взаимодействие участвующих в операции групп при выполнении боевой задачи, изучение системы ПВО базы.

В заключении производился проигрыш, который одновременно являлся и контролем уяснения боевой задачи.

Основные вопросы, разбираемые на проигрышах:

а/ порядок взлета / сбора и построения/;
б/ порядок следования по маршруту к цели;
в/ схема и порядок атаки, организации истребительного прикрытия над целью;
г/ порядок сбора после атаки;
д/ взаимодействие различных видов авиации и групп;
е/ взаимодействие истребителей прикрытия между собой и истребителей с топмачтовиками, пикировщиками и самолетами ИЛ-2;
ж/ порядок возвращения на свой аэродром.

В процессе подготовки к операции 27.11.44 г.в каждом штурмовом полку, совместно с истребителями прикрытия; были проведены групповые упражнения с учетом нанесения удара в сложных метеорологических усло-

126

виях. Контроль подготовки полков к выполнению операции производил лично командир 11 ШАД. С целью практической помощи в организации и подготовке вылета, в каждом полку находились офицеры штаба авиадивизии.

В процессе подготовки к комбинированной операции 14.12.44 г. в 8 МТАД было проведено ЛТУ: " Групповые атаки топмачтовиков и торпедоносцев по ТР ТР и кораблям противника на переходе", с привлечением экипажей 1 ГМТАП и 51 МТАП. Это ЛТУ явилось, в известной мере, подготовительным этапом для экипажей топмачтовиков в групповой атаке по ТР ТР в базе. В день операции экипажи 12 ГПБАП выполняли тренировочное бомбометание на полигоне, истребители отрабатывали технику воздушного боя.

В 11 ШАД 11.12.44 г. командиром проведено с руководящим составом полков групповое упражнение с элементами военной игры на тему: "Удар штурмовиков ИЛ-2 по ТР ТР и кораблям противника в ВМБ Либава, во взаимодействии с частями 8 МТАД и 9 ШАД по варианту "Арктур-41". В штурмовых полках проведены с летным составом групповые упражнения, с отработкой вопросов: уяснение боевой задачи и вопросов взаимодействия различных групп авиации. Контроль подготовки осуществляли офицеры штаба дивизии.

Подобная подготовка летного состава: повседневная и предоперационная, во многом способствовала повышению эффективности и успеху операций. Недостаточно обращалось внимания на отработку вопросов взаимодействия ударных и обеспечивающих групп с истребителями прикрытия.

В. Подготовка материальной части самолетов.

При отдаче боевых распоряжений о подготовке к операции, Командующий ВВС КБФ обращал особое внимание командиров авиадивизий и полков на подготовку материальной части самолетов техническим составом и тщательный контроль со стороны руководящего и летного состава. Самолеты, участвующие в операции, подвергались тщательному осмотру. Это обеспечивалось предоставлением специального времени в дни, предшествующие операциям. Результат налицо:

- в операции 11 ШАД по ТР ТР и кораблям противника в ВМБ Либава 27.11.44 г. случаев возвращения из-за отказа и неисправности мат.части, обнаруженной в воздухе, не было.

При ослаблении внимания и недостаточном контроле имелись случаи невыхода самолетов и возвращения из полета по неисправности мат.части. Так, в операции 14.12.44 г. возвратились два ПЕ-2

127

12 ГПВАП, два ИЛ-2 47 ШАП, два ИЛ-2 8 ГШАП, не вылетел один ЯК-9 21 ИАП и произвел вынужденную посадку на аэродроме Рига один А-20-Дб 51 МТАП, сбросив предварительно бомбы в Рижском заливе.

Г. Материально-техническое обеспечение операций.

Части 8 МТАД материально-техническими средствами обеспечивались в течение всего периода 22 АБ и БАО 3 ВА. Случаев срыва боевых вылетов по причине неудовлетворительного материально-технического обеспечения и обслуживания, не было.

Основными недочетами в работе являлись:

а/ недостаточно полное обеспечение зап.частями и расходными материалами;

б/ неполноценное обеспечение автотранспортом и техническими средствами.

Боевая деятельность частей 11 ШАД обеспечивалась, главным образом, 11 АБ. К моменту прихода первого летного эшелона, база насчитывала 160 человек личного состава. Для обслуживания частично привлекалась 23 АБ, которая к 23.10.44 г. располагала 100 ч.личного состава.

К 22.09.44 г.на аэродром Паланга было завезено горючего: Б-78 - 80 тонн; бомб ФАБ-100 - 600 шт.Нехватало бомб ФАБ-250,что повлияло на эффективность удара 30.10.44 г. В дальнейшем недостатка в бомбах не ощущалось.

Несмотря на недостаток личного состава в авиационных базах и отдаленность от основных баз снабжения, боевая деятельность частей авиадивизии обеспечивалась удовлетворительно.

1У. Выполнение операций и поставленных боевых задач

О п е р а ц и я 10.10.1944 г.

В 09.20 воздушной разведкой в порту Либава было обнаружено 25 ТР, 8 СКР, 3 ТЩ, 4 ЭДБ и несколько СКА. Данные визуального наблюдения были подтверждены аэрофотос"емкой. Всего на разведку ВМБ Либава, Виндава и Мемель 15 ОРАП произвел в день операции 10 с/в. ЯК-9. Командиром 8 МТАД, по указанию Командующего ВВС КБФ, было принято решение по проведению самостоятельной операции уничтожения ТР ТР в порту Либава самолетами-пикировщиками ПЕ-2.

128

В период 11.14.-11.21 25 ПЕ-2 12 ГИБАП /ведущий -гвардии капитан УСЕНКО/ темя группами; под прикрытием 24 ЯК-9 21 иап /ведущий - капитан СУШКИН/ вылетели на бомбардировочный удар по ТР ТР и кораблям противника в ВМБ Либава. Четыре ЯК-9 их группы 14 ГИАП имели дополнительную задачу: АФС результатов боевых действий самолетов ПЕ-2.

Маршрут полета: Паневежис, Шауляй, оз.Плателяй, южная часть оз.Либавское, цель,оз.Плателяй, Шауляй, Паневежис.

Общая длина маршрута составляет 475 клм., из них:до цели 240 клм. Метеообстановка по маршруту полета и в районе цели:облачность 4-5 баллов, Н-2600 мтр., видимость 6 клм.

За несколько минут до подхода ударных групп, в период 12.02 - 12.08 шесть ЯК-9 14 ГИАП / ведущий - гвардии майор ШАРОВ/ штурмовкой огневых зенитных точек противника обеспечивали выход в атаку самолетов ПЕ-2. Штурмовые действия по подавлению зенитного огня прикрывались шестеркой ЯК-9. При выходе из атаки, штурмовая группа была атакована из-за облаков самолетами ФВ-190, действующих парами и четверками. Воздушный бой происходил на Н-1000-1500 мтр.на виражах, полувертикалях и кабрировании, 3-5 клм. южнее и юго-западнее Либава. В результате воздушного боя, сбито три самолета противника, наши потери составили два ЯК-9.

В 12.10 - 12.13 23 ПЕ-2, тремя группами, с пикирования Нвв-2500 мтр. Нбр-1700 мтр., БК-70-110°, с одного захода произвели бомбометание по ТР ТР противника в аванпорту ВМБ Либава. Два ПЕ-2 с боевого задания возвратились по неисправности мат.части самолета и стрелкового вооружения.

Израсходовано 46 ФАБ-250, 40 ФАБ-100. По докладу экипажей пикировщиков ПЕ-2, истребителей прикрытия и дешифрирования фотоснимков, в результате бомбового удара прямыми попаданиями бомб повреждем один ТР противника, водоизмещением 8000 тонн.

Противодействие противника и наши потери.

В районе цели самолеты обстреляны сильным огнем ЗА и автоматов. Самолеты ПЕ-2 атаковывались истребителями противника, которых отмечено до 40 штук. Наши истребители вели воздушные бои. Огнем ЗА сбито три ПЕ-2 / возвратился в часть один штурман и один стрелок-радист/, подбито три ПЕ-2, которые затем, будучи атакованы ИА противника, горящими сели на своей территории. Самолеты сгорели, экипажи вернулись в часть. ИА противника сбито три ЯК-9 и один ПЕ-2; не возвратились на свой аэродром три ПЕ-2. Таким образом, наши потери составили 10 ПЕ-2 и три ЯК-9, из них: три ПЕ-2 от

129

огня ЗА, четыре ПЕ-2 и три ЯК-9 от ИА, три ПЕ-2 не возвратились на свой аэродром.

Воздушные бои и их результаты:

Первая ударная группа гвардии капитана УСЕНКО в составе девятки ПЕ-2, под прикрытием 12 ЯК-9 капитана СУШКИНА, встреч с ИА противника над целью не имела. На обратном маршруте в районе севернее Скуодас на Н-2000 мтр., были встречены четыре ФВ-190. Противник, одной парой, связав боем два ЯК-9 из группы непосредственного прикрытия первого звена ударной группы, второй пытался сверху сзади атаковать самолеты ПЕ-2. Отражая атаку лейтенант СТРУЧАЛИН атаковал одного ФВ-190 сзади и сбил его с Д-100 мтр. В воздушном бою двух ЯК-9 с двумя ФВ-190 на виражах, лейтенант НИЗОВКИН, сзади сбоку, с Д-200 мтр. сбил ведомого пары самолетов противника. Одновременно, ведущий ФВ-190 атаковал сзади с Д-300-200 мтр. и сбил ведомого ЯК-9. Группа самолетов ПЕ-2 потерь от ИА противника не имела.

Вторая ударная группа гвардии капитана БАРСКОГО в составе девять ПЕ-2, под прикрытием 12 ЯК-9 майора ПРИСЯЖНЮК, атаковалась ИА противника несколько раз. При выходе из пикирования на Н-2000 мтр. четыре ФВ-190 связали воздушным боем четыре ЯК-9 /ст.лейтенант ИЛЮХИН/ из состава сковывающей группы. Безрезультатный воздушный бой велся на горизонталях. Вторая четверка ФВ-190 атаковала из-за облаков двумя парами, ведущее звено ПЕ-2. Атака производилась сверху сзади, под углом 45-50°. Самолеты противника огонь открывали с Д-200-300 мтр. в результате сбит левый ведомый ПЕ-2.

В ы в о д ы:

1. По конечным результатам, операцию признать удачной нельзя.

2. Значительное противодействие противника истребителями и огнем ЗА, приводило к большим потерям. Необходимо выделять помимо ударных групп, специальных самолетов для подавления огня ЗА в порту и на кораблях, а также наряд истребителей для "выметания" авиации противника из района цели.

3. Организация прикрытия ударных групп истребителями требует дальнейшей отработки взаимодействия и улучшения тактических приемов. Управление истребителями по радио обязательно.

4. Противник применяет на Либавском направлении, для отражения налетов нашей авиации, большое количество своих истребителей. Воздушные бои носят массовый характер. Широко используется противником атака отставших и оторвавшихся от строя одиночных самолетов.

130

О п е р а ц и я 22.10.1944 г.

В 12.10 воздушной разведкой 15 ОРАП в порту Либава было визуально обнаружено 10 ТР, водоизмещением от 4000 до 10000 тонн, три М, два СКР, четыре ЭДБ. Всего на разведку ВМБ Либава и Мемель в день операции 15 ОРАП произведено: один с/в ПЕ-2 и четыре с/в ЯК-9.

В период 15.15 -17.17 36 ПЕ-2 12 ГПБАП /ведущий - гвардии майор ЛАЗАРЕВ/ четырьмя группами, под прикрытием 30 ЯК-9 14 ГИАП /ведущий - Герой Советского Союза гвардии подполковник МИРОШНИКО/ и 24 ЯК-9 21 ИАП /ведущий - подполковник ПАВЛОВ/ вылетали на бомбардировочный удар по ТР ТР и кораблям противника в ВМБ Либава.

Маршрут полета: Паневежис, оз.Папес, цель, Скуодас, Паневежис.

В 16.15 - 16.16 35 ПЕ-2 четырьмя группами с пикирования: Ивв - 3600 метр.; Нбр-2500 метр., БК-120-160°, с одного захода произвели бомбометание по ТР ТР и кораблям противника, из них: 18 ПЕ-2 западнее аванпорта и 17 ПЕ-2 в военной гавани.

Израсходовано: 72 ФАБ-250 и 60 ФАБ-100. По докладу экипажей самолетов-пикировщиков ПЕ-2, наблюдались прямые попадания бомб в ТР ТР противника и очаги пожара в порту. В результате бомбардировочных действий, потоплено два транспорта: один, водоизмещением 1000 тонн, второй - 4000 тонн. Потопление подтверждается аэрофотосъемкой 15 ОРАП.

На разведку результатов операции вылетало четыре ЯК-9 15 ОРАП.

Противодействие противника.

В районе цели самолеты обстреляны сильным огнем ЗА и МЗА. На отходе атакованы истребителями противника типа ФВ-190, которых насчитывалось до 30 шт. Атаки производились, преимущественно, с задней полусферы:

В воздушных боях сбито:

а/ 12 ГПБАП.....	1 ФВ-190,
б/ 21 ИАП.....	6 ФВ-190 и 1 МЕ-109;
в/ 14 ГИАП.....	5 ФВ-190.

Наши потери и п р о и с ш е с т в и я.

Наши потери от истребителей противника составили два ЯК-9 и два ПЕ-2. Последние, будучи подбиты в районе цели ЗА противника, при последующих атаках на отходе были сбиты истребителями, третий ПЕ-2 подбит ИА противника. Один ПЕ-2 по причине неисправности мат. части мотора, возвратился на аэродром, не выполнив боевого задания.

В ы в о д ы:

1. Операция, внезапной для противника, как и все предыдущие, не была. В районе цели находилось до 30 истребителей противника. Поэтому расчитывать на внезапность в дальнейшем нельзя.

2. Достигнутые результаты следует считать удовлетворительными.

3. В дальнейшем следует проводить комбинированные операции с привлечением всех родов авиации.

О п е р а ц и я 27.10. 1944 г.

Командующий ВВС КБФ на рассвете 27.10.44 г. поставил боевую задачу:

а/ командиру 8 МТАД силами 12 ГПБАП, под прикрытием истребителей, во взаимодействии с 11 ШАД, организовать и провести комбинированную операцию уничтожения ТР ТР и кораблей противника в ВМБ Либава. Время удара самолетов ПЕ-2 - 13.00.

б/ командиру 11 ШАД силами 24 ИЛ-2 под прикрытием истребителей, подавить огонь батарей ЗА и МЗА в порту Либава и на кораблях, в интересах бомбардировочного удара пикировщиков ПЕ-2 8 МТАД. Время действия 12.58 - 13.00.

Ввиду неблагоприятствующих выполнению задания метеорологических условий: облачность в районе цели менее 3000 мтр., что исключало возможность использования пикировщиков, по приказанию Командующего ВВС операция была отложена на 02 часа. Время действия намечалось на 14.58 - 15.00 для выполнения поставленной боевой задачи было выделено:

а/ боевым распоряжением командира 8 МТАД 30 ПЕ-2 и 50 ЯК-9;

б/ боевым приказом командира 11 ШАД от 27.10.44 г. 24 ИЛ-2, 30 истребителей для сопровождения и четыре истребителя для прикрытия посадки возвратившихся самолетов.

Боевая задача была поставлена командирам полков, лично командирами АД. В 11 ШАД командирам АП был вручен боевой приказ и разработанные штабом оперативные документы.

Ввиду отсутствия на аэродроме Паланга осколочных бомб, боевая зарядка самолетов ИЛ-2 определялась по четыре ФАБ-100 с взрывателем АМ-А / мгновенного действия/, РС-82 и полный пушечно-пулеметный комплект на самолет. Самолеты ПЕ-2 были вооружены бомбами ФАБ-250 и ФАБ-100.

BHGBS

Основной задачей при подготовке к вылету являлось согласование действий двух дивизий и организация взаимодействия между группами.

Главным в подготовке пикировщиков и штурмовиков было обеспечение точного выхода на цель по времени. Подготовку ведущих групп 11 ШАД, действующих по ВМБ Либава впервые, в навигационном отношении проводил штурман дивизии.

Воздушной разведкой 15 ОРАП в 12.30 в ВМБ Либава, визуальным наблюдением и АФС, было обнаружено 36 ТР, 4 М, 4 БДБ. Повторной разведкой в 14.00 в порту Либава - 12 ТР и 4 СКР.

Метеообстановка: в море - облачность 10 баллов, Н-1000 мтр. над целью - ясно, видимость 8-10 клм.

Всего на разведку Либава 15 ОРАП произведено два с/в ЯК-9 и АФС результатов операции и ударов самолетов ПЕ-2 еще четыре с/в ЯК-9.

В период 14.00 - 16.16 32 ПЕ-2 12 ГПБАП /ведущий - гвардии майор ЛАЗАРЕВ/; под прикрытием 30 ЯК-9 14 ГИАП /ведущий - гвардии майор СИЗОВ/ и 20 ЯК-9 21 ИАП /ведущий - майор КУДЫМОВ/ вылетели с аэродрома Паневежис на совместные удары с 11 ШАД по ТР ТР и кораблям противника в ВМБ Либава.

Командир 8 МТАД, несмотря на шифровку командира 11 ШАД не выпускать в период операции самолеты 47 ШАП и 9 ИАП, перебазирующиеся с Паневежис / для них промежуточный аэродром/ в Паланту, выпустил последних перед вылетом на боевое задание самолетов ПЕ-2.

В результате, к моменту вылета с Паланги на боевое задание самолетов ИЛ-2 и истребителей, появилась первая группа перебазирующихся самолетов.

Ограниченность летного поля / ширина ВПП 250 мтр./и посадка на фюзеляж, прилетевшего ЯК-9 из-за сильного бокового ветра, задержали вылет на 30 минут.

Вылет штурмовых групп в составе 24 ИЛ-2 /ведущий - капитан ПЫСИН/ закончился в 14.58. Истребители прикрытия: 14 ЛАГГ-3 и 4 ЯК-9 /ведущий - подполковник БАРАНОВ/ взлетели в 15.00.

Маршрут полета:

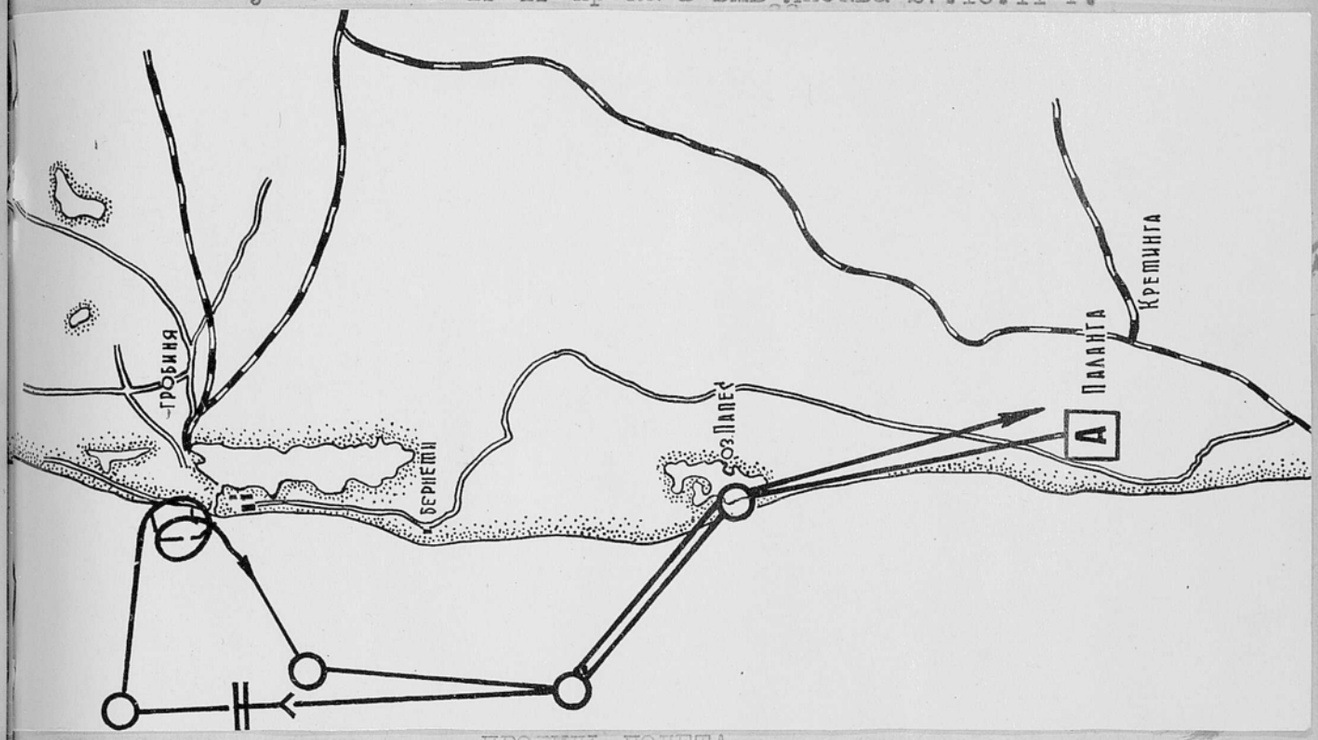
а/ самолетов 8 МТАД: Паневежис, оз.Папес, цель и обратно тем же маршрутом;

б/ самолетов 11 ШАД: Паланга, оз.Папес, цель и обратно тем же маршрутом.

133

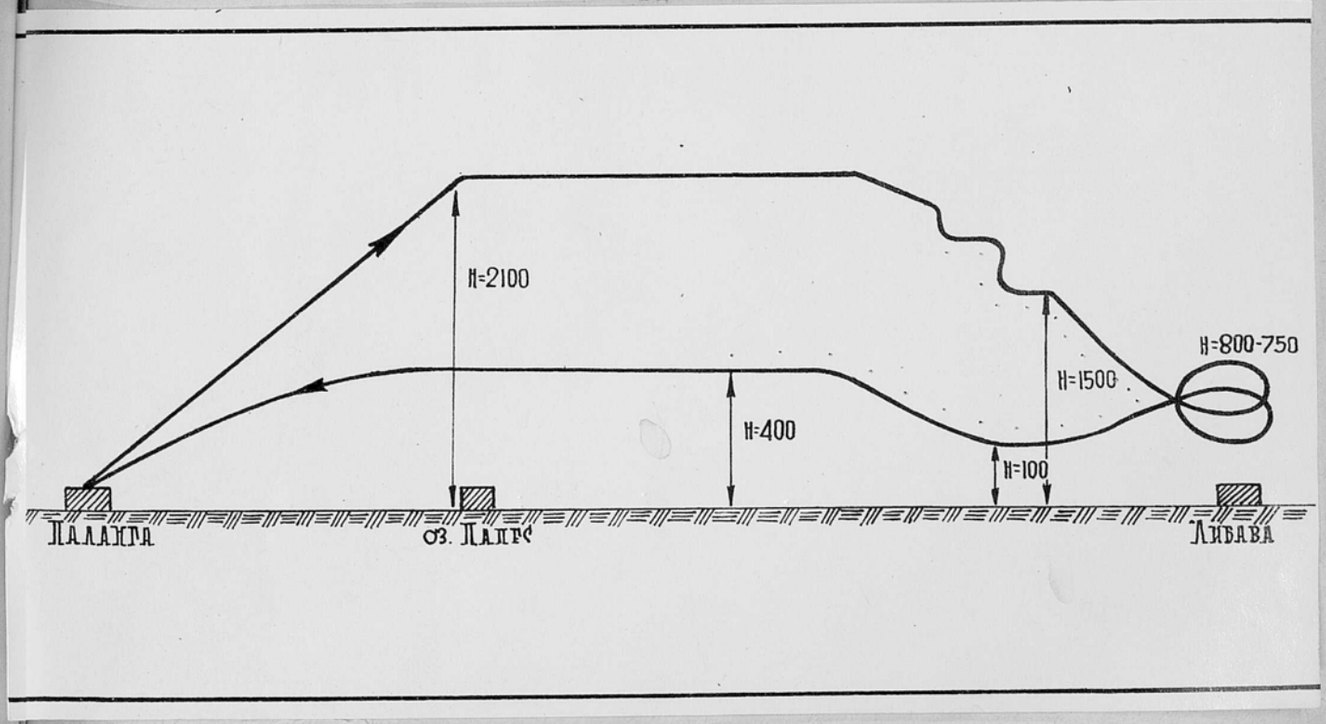
С Х Е М А

Маршрута полета самолетов ИЛ-2 11 ШАД в операции по уничтожению ТР ТР пр-ка в ВМБ Либава 27.10.44 г.



ПРОФИЛЬ ПОЛЕТА

Самолетов штурмовиков 11 Ш А К Д 27.10.44 г.



134

Бомбардировщики следовали до ТБР /точка боевого развертывания/ южнее оз.Папес в общем строю из четырех групп:

первая группа - гвардии майора ЛАЗАРЕВА - 9 ПЕ-2,
вторая группа - гвардии капитана УСЕНКО - 9 ПЕ-2,
третья группа - гвардии капитана БАРСКОГО - 6 ПЕ-2,
четвертая группа -гв.ст.лейтенанта КОЛЕСНИКОВА - 6 ПЕ-2.

Штурмовики следовали по маршруту в составе четырех групп, по шесть самолетов в каждой. Первые три шестерки ИЛ-2 имели в составе непосредственного прикрытия по четыре ЛАГГ-3, а замыкающая - четыре ЯК-9 и два ЛАГГ-3.

В 15.11 - 15.12 30 ПЕ-2 двумя группами с пикирования: Нвв-3500 мтр., Нсбр- 2400 мтр., БК-170-220°, с одиого захода произвели бомбометание по ТР-ТР противника в торговой гавани ВМБ Либава.

Израсходовано: 56 ФАБ-250, 36 ФАБ-100. По докладу экипажей и дишефрирования АФС, потоплен один танкер, водоизмещением 1200 тонн, предположительно, потоплен один ТР водоизмещением 2060 тонн и повреждено два ТР, общим водоизмещением 9000 тонн/ один 5000 тонн, второй 4000 тонн/. В воздушном бою 14 ГИАП сбито два ФВ-190.

Ведущий группы штурмовиков при подходе к ВМБ Либава встретил возвращающиеся с удара, самолеты ПЕ-2 и принял решение частью сил атаковать транспорта противника.

В 15.18 шесть ИЛ-2 с планирования Н-2100-500 мтр., с одного захода атаковали транспорт противника, водоизмещением 3000 тонн, остальные 18 ИЛ-2 атаковали огневые позиции батарей ЗА и МЗА.

Израсходовано: 92 ФАБ-100, 82 РС-82, 4100 ВЯ, 2250 БС, 13750 ШКАС. В результате атаки, поврежден транспорт водоизмещением 8000 тонн и уничтожено две батареи ЗА. Кроме того, подавлен огонь двух батарей ЗА и трех батарей МЗА. В воздушных боях сбито:

а/ стрелками - радистами самолетов ИЛ-2 - 3 ФВ-190,
б/ истребителями прикрытия..... - 3 ФВ-190.

Противодействие противника и наши потери.

Самолеты обстреляны сильным огнем ЗА и МЗА. Сбит один ПЕ-2. В районе цели, и, особенно, при отходе велись воздушные бои с истребителями противника типа ФВ-190, общим кол-вом до 20 штук. Наши потери составили семь ИЛ-2. Все атаки истребителей противника по сам-там ПЕ-2 отражены нашими истребителями прикрытия.

135

Схема удара

Штурмовиков 11 ШАД по кораблям и ЗА противника
в-ВМБ Либава 27.10.1944 г.

Летные происшествия.

Один ПЕ-2, при пристраивании на кругу, столкнулся с самолетом ведущего и свалился в штопор. При ударе о землю сгорел. Экипаж погиб. Ведущий, из-за полученных повреждений, произвел посадку с бомбами на своем аэродроме.

Шесть ПЕ-2 и пять ЯК-9, из-за недостачи горючего, произвел посадку после выполнения задания на аэродроме Шауляй.

Выводы:

1. Отсутствие какого-либо взаимодействия между ударной силой и группами обеспечения, несогласованность действий командиров дивизий привело к опозданию вылета самолетов ИЛ-2 и невыполнению намеченного плана операции.

2. Большие потери самолетов ИЛ-2 /27,5%/ от истребителей противника явились результатом опоздания с вылетом и временного разрыва прибытия на цель, между ударной группой и группой обеспечения. Прилет на цель групп ИЛ-2 через 06 минут после бомбометания ПЕ-2, когда была приведена в готовность вся система ПВО противника и подняты в воздух истребители прикрытия, привело к ничем неоправданным потерям.

3. Тяжелые условия аэродромного базирования и отсутствие быстрой и надежной связи между взаимодействующими дивизиями значительно затруднили выполнение плана операции и организацию взаимодействия.

4. Полет самолетов ПЕ-2 на пределе своего радиуса действия требует: во-первых, прокладки прямого маршрута на цель по кратчайшему расстоянию, что ведет к нарушению элемента внезапности, во-вторых, четкой организации взаимодействия с группой обеспечения и единого управления.

5. Ошибка Штаба 11 ШАД в расчете сил при планировании операции. Было выделено для прикрытия групп ИЛ-2 30 истребителей, из которых налицо было только 12, остальные находились в стадии перебазирования.

Выпуск в воздух для прикрытия 24 ИЛ-2 только 18 истребителей /из них, 6 прилетевших на Паланга за несколько часов до начала операции/, при мощном истребительном противодействии противника безусловно недостаточно.

Операция 28.10.44 г.

Операция по уничтожению ТР ТР и кораблей противника в ВМБ Либава 28.10.44 г. являлась продолжением боевых действий ВВС КБФ на коммуникациях. Командующим ВВС было решено увеличить ударные силы за счет ИЛ-2 11 ШАД и усилить группы обеспечения, часть истребителей 8 МТАД выделить для блокирования аэродрома противника, на которых базируются истребители, о чем и были даны соответствующие указания командирам АД.

Боевая задача командиру 11 ШАД была поставлена Командующим ВВС КБФ: "Массированным ударом штурмовых авиаполков, под прикрытием истребителей, подавить ПВО и уничтожать ТР ТР противника в порту Либава".

Готовность самолетов была назначена на 10.00.

В 8 МТАД продолжали действовать, ранее отработанные штабом, оперативные документы. Боевая задача уточнена боевым распоряжением командира дивизии. Командиром 11 ШАД был отдан на операцию специальный боевой приказ, а штабом отработана плановая таблица.

Согласно боевого приказа, на выполнение поставленной боевой задачи командиром АД было выделено в составе:

а/ ударных групп.....- 16 ИЛ-2,
б/ групп обеспечения.....- 32 ИЛ-2,
в/ истребит.прикрытия.....- 32 самолета.

Боевой порядок в составе полка:

а/ 8 ГШАП - три группы по 8 ИЛ-2 в каждой. Первая и третья группы подавления огня ЗА, были вооружены бомбами ФАБ-100 с взрывателем АМ-А; вторая " ударная группа /уничтожение ТР ТР-противника/ была вооружена бомбами ФАБ-250 с взрывателем АВ-87;

б/ 47 ШАП -три группы по 8 ИЛ-2 в каждой. Частные задачи теже.

Порядок взлета и следования по маршруту: первым взлетает 8 ГШАП, за ним 47 ШАП, затем истребители сопровождения. Полет полков по маршруту на видимости /до 800 мтр./ Первой наносит удар группа подавления ПВО, за ней - ударная, а затем новая группа подавления огня ЗА. Такой же порядок был определен и для 47 ШАП.

Ставил боевую задачу командирам АП и вручал боевой приказ с оперативными документами лично командир 11 ШАД. Контроль за подготовкой летного состава в полках осуществляли офицеры штаба дивизии.

Воздушной разведкой 15 ОРАП в ВМБ Либава установлено:

а/ 08.40 - 9 ТР, 2 ЭМ, ТЩ, 6 СКА;
б/ 09.10 - 10 ТР, водоизмещением от 3000до 6000 тонн, 2 М, 3 СКР;
в/ 11.35 - 6 ТР, 1 М, 10 НСУ;
г/ 13.50 - 15 ТР, 5 СКР, 3 ТЩ.

В течение всего дня 15 ОРАП на разведку ВМБ Либава произведено 6 с/в. ЯК-9.

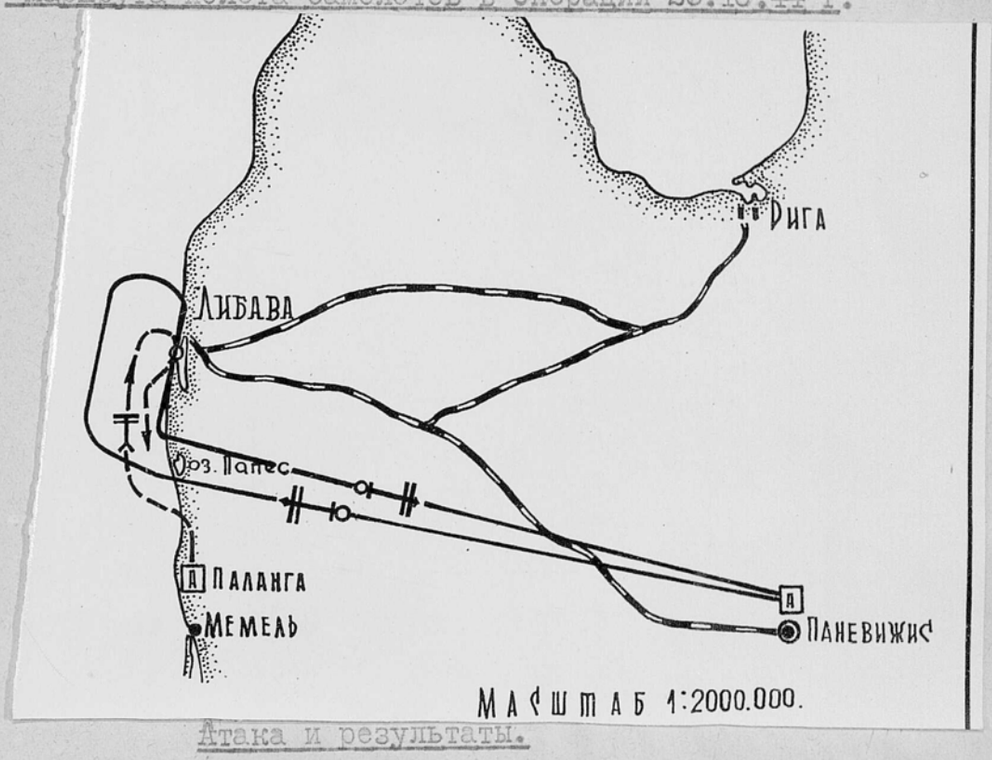
В период 12.55 - 15.51 25 ПЕ-2 12 ГПБАП/ ведущий -гвардии майор ЛАЗАРЕВ/, под прикрытием 28 ЯК-9 14 ГИАП /ведущий - гвардии майор ШАРОВ/ вылетали на совместный с 11 ШАД, бомбардировочный удар по ТР ТР и кораблям противника в ВМБ Либава. Сбор самолетов происходил в районе аэродрома по кругу. Полет по маршруту: Паневежис, оз.Папес, цель и обратно тем же маршрутом.

В 13.18 вылетели 24 ИЛ-2 8 ГШАП и 10 истребителей прикрытия, в 13.34 еще 21 ИЛ-2 47 ШАП и 14 истребителей 9 ИАП. Сбор групп происходил на Н-150-200 мтр.над аэродромом.

Маршрут полета: Паланга, далее морем 5-10 клм.от берега на цель и обратно тем же маршрутом. Набор высоты на 30 клм.до цели.

С х е м а

маршрута полета самолетов в операции 28.10.44 г.



Атака и результаты.

В 13.58 с планирования Н-900-100 мтр., БК-160-220° в левом пеленге с правым разворотом, последовательно группа за группой, одним заходом, атаковал цель 8 ГШАП:

а/ 8 ИЛ-2 - один ТР водоизмещением 8000 тонн, в северной части аванпорта. Прямых попаданий не отмечено;

б/ 8 ИЛ-2 - один ТР, водоизмещением 4000 тонн, в западной части аванпорта. Отмечено одно прямое попадание ФАБ-100 в среднюю часть транспорта и попадание второй в 3-5 мтр.от борта. На ТР вызваны взрыв и пожар;

в/ 8 ИЛ-2 - один ТР, водоизмещением 4000 тонн, севернее аванпорта. Прямых попаданий не отмечено.

Израсходовано: 96 ФАБ-100, 78 РС-82, 2780 ВЯ, 5100 ШКАС.

Пушечно-пулеметным огнем и РС подавили огонь ЗА и МЗА на одном миноносце и двух ТР.

139

В 14.10 последовательно группа за группой, одним заходом, атаковал цель 47 ШАП:

а/ 4 ИЛ-2 с планирования, Н-1100-200мтр., четыре ИЛ-2 топмачтовым методом, Н-30 мтр.;

б/ 16 ИЛ-2 / две восьмерки/ с планирования, Н-1100-400 мтр., БК-150°. Атака производилась по двум ТР, двум ЭМ, шести СКР, шести ТЩ, рассредоточенных в аванпорту ВМБ Либава.

Группой израсходовано 96 ФАБ-100, 90 РС-82, 2800 ВЯ, 1900 БС, 5300 ШКАС.

Экипажи наблюдали:

а/ два прямых попадания бомб ФАБ-100 в один ЭМ, на котором вызван взрыв и пожар;

б/ два прямых попадания ФАБ-100 в ТЩ, который взорвался;

в/ одно прямое попадание ФАБ-100 в транспорт, водоизмещением 5000 тонн;

г/ повреждение одного ТР, водоизмещением 5000 тонн.

Вслед за самолетами 11 ШАД, цель была атакована самолетами ударной группы 8 МТАД.

В 14.12. 24 ПЕ-2, тремя группами, с пикирования БК-190° произвели бомбометание по ТР ТР противника в торговой гавани ВМБ Либава. Израсходовано 28 ФАБ-250 и 68 ФАБ-100. По докладам экипажей, поврежден один транспорт, водоизмещением 4000 тонн.

Всего, таким образом, за операцию:

а/ потоплено - один ТР, водоизмещением 4000 тонн, один ТЩ;

б/ повреждено - один ЭМи три ТР, общим водоизмещением 14000т.

Блокирование аэродромов противника выполняли 14 ЯК-9 21 ИАП, патрулированием над аэродромами противника в районе Либава.

/схему см. на след. листе/.

140

ФАКТИЧЕСКАЯ СХЕМА ЗАХОДА НА ЦЕЛЬ.

Противодействие противника и потери.

Над целью самолеты обстреляны интенсивным огнем ЗА и МЗА. Попытки истребителей противника атаковать над целью самолеты ПЕ-2 были отбиты истребителями прикрытия. В воздушном бою 14 ГИАП сбит один ФВ-190. Самолеты ИЛ-2 и их истребители прикрытия, при отходе к цели и над целью, вели воздушные бои, в которых было сбито:

а/ штурмовиками..... 4 ФВ-190;
б/ истребителями..... 6 ФВ-190.

Истребителями израсходовано 30 БС, 296 ШВАК. Наши потери - один ИЛ-2.

При отходе от цели на Н-75 мтр. последняя группа ИЛ-2 была атакована 8 ФВ-190, снизу сзади с Д-200-150 мтр. Самолеты противника сбили два ИЛ-2. Истребители прикрытия завязали воздушный бой, который окончился безрезультатно. Огнем ЗА и ИА противника повреждено 11 ИЛ-2, которые выведены из строя сроком от 4 часов до 5суток.

141

Летные происшествия.

При возвращении от цели, столкнулись в воздухе два ЯК-9. Самолеты разбиты, экипажи погибли. Один ПЕ-2 по неисправности мат. части возвратился на свой аэродром, не выполнив боевого задания.

В ы в о д ы:

1. Достигнутые конечные результаты операции удовлетворительны. Поставленная Командующим ВВС КБФ боевая задача, в основном, частями выполнена.

2. Еще недостаточно четко отработана организация взаимодействия между ударными группами, группами обеспечения и истребителями прикрытия.

Отсутствие единого командования в воздухе и личной договоренности между командирами, штабами и ведущими групп, приводит к нарушению планов операций.

3. При сопровождении ударных групп самолетов ПЕ-2 в любом строю, целесообразно осуществлять прикрытие отдельными самостоятельными группами истребителей, под общим управлением ведущего.

В состав самостоятельной группы истребителей должны входить:

а/ группа непосредственного прикрытия - из расчета пара истребителей на звено самолетов ПЕ-2;

б/ группа поддержки непосредственного прикрытия - в составе четырех истребителей, следующих за группой на удалении до 400 мтр. с превышением 200-400 мтр.;

в/ группа свободного боя - в составе четырех самолетов, следующих в голове ударной группы с превышением до 800 мтр. со смещением вправо или влево от группы, в зависимости от воздушной обстановки и угрожаемого направления.

Операция 30 октября 1944 года.

К исходу 29.10.44 г. Командующий ВВС КБФ поставил командирам 8 и 11 авиадивизий боевую задачу:

" По данным разведки 15 ОРАП массированным ударом пикирующих бомбардировщиков и самолетов-торпедоносцев 8 МТАД, под прикрытием истребителей, с предварительным подавлением средств ПВО штурмовиками 11 ШАД, уничтожать ТР ТР противника в порту Либава".

Общее командование операцией осуществлялось Командующим ВВС с ВПУ гор.Паланга.

Для решения поставленной боевой задачи командир 8 МТАД выделил 12 ГПБАП в полном составе, две группы топмачтовиков от 51 МТАП и для прикрытия ударных групп - истребителей 21 ИАП и 14 ГИАП. Вылет по сигналу с КП АД. Удар строго по времени:

пикировщиками в "Ч" - 00.02",
топмачтовиками в "Ч".

Штаб 8 МТАД на основе решения и указаний командира АД разработал:

а/ плановую таблицу операции;
б/ схему удара;
в/ боевое наставление на операцию;
г/ штурманские указания и бомбардировочные расчеты;
д/ указания по связи.

По разработанному и утвержденному плану операции предусматривался следующий состав сил:

а/ ударной группы - 30 ПЕ-2 12 ГПБАП / пикировщики/,
8 А-20-ДО 51 МТАП / топмачтовики/;

б/ группа прикрытия- 28 ЯК-9 14 ГИАП /для 12 ГПБАП/,
16 ЯК-9 21 ИАП /для 51 МТАП/.

Бомбовая нагрузка самолетов ПЕ-2.... ФАБ-250 и ФАБ-100,
самолетов А-20-ДО ФАБ-1000 и ФАБ-500.

Решением командира 11 ШАД для выполнения поставленной боевой задачи было выделено 18 ИЛ-2 47 ШАП и 12 ИЛ-2 8 ГШАП, под прикрытием 16 ЯК-9 и 14 ЛАГГ-3. Организация удара производилась по документам, разработанным на операцию 28.10.44.г.

Разведывательное обеспечение операции осуществлялось, в соответствии с общим планом ВВС, силами 15 ОРАП. В 09.00 30.10.44 г. воздушной разведкой в ВМБ Либава было обнаружено до 15 транспортов.

Время удара " Ч" было намечено Командующим ВВС на 13.00, а затем перенесено на 14.00.

Подготовка летного состава.

Подготовка летного состава производилась по дивизиям на различных аэродромах. В 10.00 на КП 8 МТАД были собраны командиры АП и ведущие групп, перед которыми командиром АД были поставлены боевые задачи:

146

а/ Командиру 12 ГПБАП 30 ПЕ-2, под прикрытием 28 ЯК-9 14 ГИАП, в 14.00 с пикирования нанести бомбовый удар по ТР ТР противника в торговой гавани ВМБ Либава;

б/ Командиру 51 МТАП 8 А-20-ДО, под прикрытием 16 ЯК-9 21 ИАП, в 14.00 с пикирования нанести бомбовый удар по ТР ТР противника в Аванпорту Либава, с общей целью потопить не менее ЧЕТЫРЕХ ТРАНСПОРТОВ ПРОТИВНИКА;

в/ Командирам 21 ИАП и 14 ГИАП прикрыть боевые действия пикировщиков и топмачтовиков и не допустить атак ИА противника.

На предполетную подготовку летного состава было отведено два часа. Особое внимание обращалось на:

а/ взаимодействие между группами и личную договоренность ведущих групп;

б/ своевременность удара;

в/ изучение задачи и конкретной цели;

г/ уточнение системы ПВО.

Пособием, при изучении цели, служили фотоснимки, карты крупного масштаба и данные воздушной разведки. Подготовка закончилась в 12.30.

Подготовка летного состава 11 ШАД производилась также, как это было в период подготовки к операции 28.10.44 г.

В 12.55 первыми начали вылет самолеты ПЕ-2 /ведущий - гвардии майор ЛАЗАРЕВ/. В течение восьми минут все 30 самолетов были в воздуже. За группами пикировщиков взлетели истребители прикрытия 28 ЯК-9 14 ГИАП /ведущий - гвардии майор ПРИСЯЖНЮК/. Сбор производился на кругу. Маршрут полета: Паневежис, Шауляй, Нида, Ш-56°07', Д-24°40' озеро Папес, цель, Нида, Паневежис.

В 13.03 вылетело две группы топмачтовиков А-20-ДО по четыре самолета в каждой, под прикрытием 16 ЯК-9 21 ИАП. Маршрут полета: Паневежис, оз.Платеному, Ш-56°53', Д-20°50; Ш-56°32', Д-20°42;цель и обратно тем же маршрутом.

Взелт штурмовых групп и истребителей прикрытия происходил с аэродрома Паланга. Первыми взлетали в 13.36 12 ИЛ-2 8 ГШАП /две групп/ и 10 ЯК-9 9 ИАП. В 13. 39 17 ИЛ-2 47 ШАП /три группы/ и 14 ЛАГГ-3; 6 ЯК-9 9 ИАП. Сбор всех групп на Н-100-150 мтр. производился севернее аэродрома Паланга. Порядок следования по маршруту шестерками в строю левый пеленг, на Д-400-500 мтр.
Метеообстановка по маршруту и в районе цели: облачность 5-8 баллов, Н-2500мтр., видимость 4-6 клм.

144

Атака цели и результаты:

В 13.59 два ИЛ-2 топмачтовым способом Н-25 мтр., а остальные 10 ИЛ-2 8 ГШАП, с планирования, Н-1700-350 мтр., БК-190° одним заходом, атаковали два ТР и один СКР в аванпорту. Израсходовано: 6 ФАБ-250, 36 ФАБ-100, 44 РС-82, 2800 ВЯ, 4500 ШКАС. Экипажи наблюдали прямое попадание одной ФАБ-250 в транспорт, водоизмещением 8000 тонн и два прямых попадания ФАБ-100 в СКР, на котором вызван пожар.

В 14.00 вслед за первыми двумя группами ИЛ-2 нанесли удар 17 ИЛ-2 47 ШАП, из них 6 ИЛ-2 топмачтовым способом с Н-25-30мтр. и 11 ИЛ-2 /две группы/ с низких высот Н-1200-200мтр./замедление взрывателей 4 секунды/ по двум ТР, водоизмещением - один 8000 тн./ второй - 7000 тонн в аванпорту Либава. Заходов один, БК-200-190°. Израсходовано 11 ФАБ-250, 44 ФАБ-100, 64 РС-82, 2400 ВЯ, 480 БС, 5200 ШКАС.

Экипажи наблюдали два прямых попадания ФАБ-250 в ТР, водоизмещением 8000 тонн, прямые попадания одной ФАБ-250 и двух ФАБ-100 во второй ТР, водоизмещением 7000 тонн. На обоих ТР наблюдались взрывы и пожары.

По данным дешифрирования АФС и контрольной АФС в результате удара 11 ШАД, фактически потоплено два ТР, водоизмещением 2000 и 3000 тонн.

Самолеты ПЕ-2 заход на цель осуществляли с БК-260-290° на Н-4300 мтр., с расчетом потерять высоту 700-800 мтр. на противозенитном маневре.

В 14.05 - 14.08 28 ПЕ-2, тремя группами, с горизонтального полета, Н-3700-3500 мтр., произвели бомбометание звеньями, БК-260-270° по ТР ТР противника в торговой гавани. Основной причиной бомбометания с горизонтального полета явилось сильное противодействие противника огнем ЗА и истребителями при подходе к цели и над целью. Израсходовано 8 ФАБ-250, 104 ФАБ-100, 5000 ШКАС.

По наблюдению экипажей и дешифрирования АФС, в результате двух прямых попаданий бомб повреждено два ТР, общим водоизмещением 4000т. повреждены ж.д. пути товарной станции, разбито 10 вагонов и вызвано два очага пожара.

В 14.10 8 А-20-ДО / топмачтовики/ самостоятельно с Н-25-30мт. БК-160-210°, Д-150-250 мтр., КУ-50-90° атаковали несколько ТР ТР пр-ка в аванпорту Либава. Израсходовано: 8 ФАБ-1000 и 8 ФАБ-500.

145

По докладу экипажей и наблюдению истребителей сопровождения топмачтовиками потоплено три ТР, общим водоизмещением 16000 тонн и один СКР.

Всего, таким образом, за операцию потоплено: пять ТР водоизмещением 21000 тонн и один СКР; повреждено: два ТР, водоизмещением 4000т.

С Х Е М А

Захода на цель самолетов, участвующих в операции 30.10.44 г.

146

Противодействие противника и наши потери.

Самолеты ИЛ-2 обстреляны сильным огнем ЗА и МЗА с кораблей и из порта. Пять ИЛ-2 повреждены с выходом из строя от 3 до 18 часов. В воздуже экипажи штурмовиков наблюдали 8 ФВ-190. Истребители прикрытия на отходе вели воздушные бои на виражах Н-1500-400мтр.с 16 ФВ-190. Атаками с малых дистанций 30-75 мтр.сбито пять ФВ-190. Израсходовано 340 ШВАК и 400 БС. Наши потери - два ЛАГГ-3 и один ЯК-9.

Самолеты ПЕ-2, при подходе к району цели и на отходе, атакованы ИА противника и обстреляны сильным огнем ЗА и МЗА. Атаки наших ударных групп производились восьмерками ФВ-190, а ведущая группа была атакована 18 ФВ-190. Отражение атак истребителей противника производили экипажи ПЕ-2 и истребители прикрытия. В воздушных боях сбито истребителями прикрытия 14 ГИАП пять ФВ-190.

Топмачтовики атакам со стороны ИА противника не подвергалась.

Наши потери от ИА противника - три ПЕ-2,

от огня ЗА - один ПЕ-2, один А-20-ДО,

не вернулись на свой аэродром четыре ПЕ-2, 1 А-20-ДО.

Воздушные бои и их результаты.

Характерной особенностью встреч истребителей прикрытия 11 ШАД с самолетами противника являются воздушные бои на виражах и сбитые ФВ-190 с малых дистанций порядка 30-75 мтр.,под ракурсом 2/4 и 3/4. Высота воздушных боев колебалась от 400 до 1500мтр.Сбито пять ФВ-190. Сбитие подтверждают экипажи штурмовиков и истребителей.

В 14.03 на высоте 4500-4200 мтр.первая группа ПЕ-2 в составе 11 сам-тов /ведущий - гвардии майор ЛАЗАРЕВ /под прикрытием 16 ЯК-9 /ведущий - капитан СУСАНИН/ 10 клм.восточнее Либава при развороте на цель была атакована тремя группами истребителей противника, общим числом до 18 ФВ-190. Атаки производились сверху сбоку. В результате первой атаки шести ФВ-190, все ведущее звено было сбито.

В 14.04 ведущий четырех ЯК-9 /гвардии капитан КИРИЛЛОВ/ из состава сковывающей группы, отражая атаки второй шестерки ФВ-190, двумя короткими очередями из пушки и пулеметов на боевом развороте с Д-100-50 мтр., под ракурсом 1/4 сбил ведущий самолет противника в момент выхода его из атаки. Ведущий пары - гвардии ст.лейтенант КОВАЛЕВ со своим ведомым, отражая нападение 6 ФВ-190 сверху боевым

147

разворотом влево, пошли в лобовую атаку. Заметив атаку 2 ФВ-190 по звену ПЕ-2 /гвардии ст.лейтенант КОЛЕСНИКОВ/, атакой слева сзади с Д-70-50 мтр., пушечным огнем сбили ведущего ФВ-190.

Вторая группа ПЕ-2 /ведущий - гвардии капитан УСЕНКО /в составе девяти самолетов, под прикрытием восьми ЯК-9/ведущий -гвардии капитан ПЕТРОВ/, во время разворота на цель была атакована шестью ФВ-190. Ведущий ПЕ-2 своевременно предупредил всю группу по радио о наличии в районе цели большого количества истребителей противника. На БК ведущее звено ПЕ-2 подверглось атаке двух ФВ-190. Атака отражена истребителями прикрытия.

В 14.06 на Н-1000 мтр., при выходе ударной группы из атаки, отстало одно звено ПЕ-2, которое и было атаковано снизу сзади самолетами ФВ-190.

Отражая атаки гвардии капитан СОЛОВЬЕВ сверху сзади с Д-150-50мтр. сбил ведущего ФВ-190. Его ведомый - гвардии мл.лейтенант СЛЕСАРЕВ атакой сверху сзади с Д-200-100мтр.сбил ведомого ФВ-190.

Группа ПЕ-2 потерь не имела.

Третья группа ПЕ-2 /ведущий - гвардии капитан БАРСКИЙ/ в составе восьми самолетов, под прикрытием 10 ЯК-9 /ведущий - гвардии майор ПРИСЯЖНЮК/ была атакована 12 ФВ-190. Наша пара ЯК-9 завязала воздушный бой с парой ФВ-190, которые пытались атаковать ПЕ-2 на встречных курсах. После первой атаки ведомый ФВ-190 с набором высоты ушел на солнце, а ведущий встал в правый вираж. При переходе в левый вираж был атакован гв.ст.лейтенантом МЕДВЕДЕВЫМ с д-100мтр.Самолет противника от атаки уклонился переворотом. При повторной атаке ФВ-190 сбит с Д-50-30 мтр. Попытка ведомого ФВ-190 атаковать сверху сзади самолет ЯК-9 гв.ст.лейтенанта МЕДВЕДЕВА была отбита гвардии мл.лейтенантом ЕГОРОВЫМ.

В результате воздушных боев, наших истребителей прикрытия с противником общим числом до 40 самолетов, сбито 10 ФВ-190.

Причинами больших потерь самолетов ПЕ-2 следует считать:

а/ растянутость групп в момент следования к цели и при развороте на цель;

б/ растерянность в действиях летного состава. Истребители противника применили новый, на данном участке, тактический прием, который ранее здень не применялся. Несколько шестерок ФВ-190 произвели звездный налет на первую ударную группу самолетов ПЕ-2 и сбили ведущее звено в полном составе. Стремление противника сбить ведущих и расстроить боевой порядок;

в/ неправильные действия отдельных пар истребителей прикрытия при отражении атак со стороны самолетов противника. Атаки отражались старыми приемами с отрывом от прикрываемых звеньев ПЕ-2. Истребители непосредственного прикрытия вступали в воздушный бой и теряли наблюдение за прикрываемыми группами.

г/ отсутствие общего боевого управления истребителями в воздухе.

Летные происшествия.

Два ПЕ-2 из-за неисправности мат.части/ тряска моторов/возвратились на свой аэродром не выполнив боевого задания.

В Ы В О Д:

1. Несмотря на большие боевые потери, поставленная боевая задача выполнена. Противнику причинен значительный ущерб в корабельном составе/ потоплено 5 ТР, водоизмещением 21000 тонн, 1 СКР и повреждено 2 ТР, водоизмещением 4000 тонн/.

2. Причинами малой эффективности самолетов ПЕ-2 являются: бомбометание с горизонтального полета, из-за сильного противодействия истребителей противника и применения бомб ФАБ-100 /вследствие отсутствия ФАБ-250 в базе/.

3. Высокая эффективность топмачтовиков лишний раз доказывает полную возможность и целесообразность использования их в комбинированных операциях по уничтожению ТР ТР и кораблей противника на рейде в базах.

4. Целесообразно выделить группу истребителей воздушного боя в составе 10-12 самолетов для отражения атак противника по указанию ведущего ударных групп, исходя из сложившейся воздушной обстановки. При наличии достаточного количества истребителей высылать в район операции за две-три минуты до удара группу истребителей "выметания".

Операция 27.11.1944 года.

Кроме комбинированных операций по уничтожению ТР ТР и кораблей противника в ВМБ Либава, штабом ВВС КБФ в ноябре месяце планировались самостоятельные операции отдельных видов авиации. Это вызывалось условиями аэродромного базирования, метеообстановкой и выполняемыми оперативными задачами. Подобная операция намечаемая на 15.11.44г. была осуществлена силами 11 ШАД 27.11.44 г.
Оперативные документы на операцию были разработаны штабом авиадивизии.

Идея решения командира заключалась в нанесении удара по ТР ТР противника топмачтовым способом силами двух групп ИЛ-2, по шесть самолетов в каждой. Предварительное подавление огня системы ПВО возлагалось на 12 ИЛ-2, действующих двумя группами. Выход из атаки топмачтовиков обеспечивался новым бомбардировочным ударом с планирования.

Намеченный состав сил: 36 ИЛ-2 /шесть групп/, под прикрытием 24 ЯК-9 и 12 ЛАГГ-3 9 ИАКП.

Фактически в операции участвовало 34 ИЛ-2 /пять групп/под прикрытием 36 истребителей.

Общие результаты операции.

а/ произведено 34 с/вылета ИЛ-2 и 36 с/в истребителями;

б/ израсходовано 30 ФАБ-250, 69 ФАБ-100, 125 РС-82, 5850 ЕС, 4150 ВЯ, 16300 ШКАС;

в/ потоплено два ТР, общим водоизмещением 9000 тонн/4000 и 5000 тонн/, повреждено два ТР, общим водоизмещением 18000 тн.,

г/ наши потери от огня ЗА - семь ИЛ-2.

В ы в о д ы:

1. Поставленная, Командующим ВВС КБФ, боевая задача 11 ШАД выполнена успешно. Противнику нанесен значительный материальный ущерб.

2. Операция выполнялась в сложных метеорологических условиях. Полет по маршруту и действия в районе цели происходили при облачности 10 баллов, Н-400-500 мтр.при видимости 4 клм.

3. Основным недостатком операции являются большие потери от огня ЗА противника, которые составили 20,6% от общего количества вылетавших самолетов ИЛ-2.

По плану операции /боевой приказ командира ПД от 14.11.44 г./ в связи с наличием сильного противодействия противника огнем ЗА и МЗА, намечалось для обеспечения действий двух ударных групп, выполняющих основную задачу иметь четыре группы /ИЛ-2/ обеспечения. Основные задачи групп обеспечения: подавление зенитного огня в порту и на кораблях. Это решение в день операции 27.11.44 г.было изменено и фактически идея решения осталась невыполненной.

150

О п е р а ц и я 14.12.1944 г.

Командующим ВВС КБФ было принято решение о проведении 14.12.44г. комбинированной операции по уничтожению ТР ТР и кораблей противника в ВМБ Либава силами 8 и 11 авиадивизий.

В 08.10 начальником штаба ВВС КБФ было передано командиру 11 ШАД. следующее приказание: " 14.12.44 г. с 10.00 частями дивизии быть готовым к боевым действиям по плану " Арктур-1". Несколько позже было передано установленное время удара, назначенное Командующим ВВС КБФ на 14.15.

Командир 8-МТАД боевую задачу получил в 11.00 шифром:

" Действовать по плану " Арктур-1". Время удара "Ч" - 14.15".

По плану операции "Арктур-1" 11 ЖАД выполняла следующие боевые задачи:

1. Подавление, бомбоштурмовым ударом, огневых зенитных средств противника на:

а/ территории ВМБ;

б/ кораблях и ТР ТР в аванпорту;

в/ кораблях и ТР ТР, стоящих на внешнем рейде и у западной стенки мола, в период от "Ч-00.02" до "Ч", с целью обеспечения выхода в атаку ударных групп и атаки. Выделено 18 ИЛ-2 47 ШАП, под прикрытием 14 ЛАГГ-3 9 ИАП. Бомбовая нагрузка: ФАБ-100 и АО-25 с взрывателем мгновенного действия.

2. Уничтожение, бомбоштурмовым ударом, не менее двух ТР в аванпорту Либава в период от "Ч" до "Ч + 00.02". Выделено 24 ИЛ-2 8 ГШАП, под прикрытием 18 ЯК-9 9 ИАП. Бомбовая зарядка 70% бомб ФАБ-250 и 30% бомб ФАБ-100 с взрывателями АВ-87 и АВ-1-7.

3. Обеспечение выхода из атаки самолетов-топмачтовиков А-20-ДО, бомбоштурмовым ударом 6 ИЛ-2 47 ШАП, под прикрытием 8 ЯК-9 по огневым противозенитным средствам противника в аванпорту.

Решением командира 8 МТАД в соответствии с планом операции "Арктур-1" было выделено:

а/ топмачтовиков - от 51 МТАП - 8 А-20-ДО /по плану намечалось 18, но ввиду недостатка истребителей сопровождения сокращено до 8 А-20-ДО/, взлет в 12.30 с задачей нанести удар в 14.20 - 14.22. по ТР ТР противника в аванпорту. Выход на цель четверками. Прицеливание индивидуальное;

151

б/ для прикрытия топмачтовиков - 16 ЯК-9 от 21 ИАП;

в/ пикировщиков от 12 ГПБАП - 27 НЕ-2, взлет в 13.05 с задачей атаки 14.15 - 14.17 ТР ТР противника в торговой гавани. Выход на цель девятками. Бомбометание с пикирования по ведущему в звене;

в/ для прикрытия пикировщиков - 30 ЯК-9 от 14 ГИАП.

Командиром АД был определен следующий порядок вылета:

а/ первыми вылетают топмачтовики и их прикрытие;

б/ вторыми - пикировщики со своим прикрытием.

Маршрут полета:

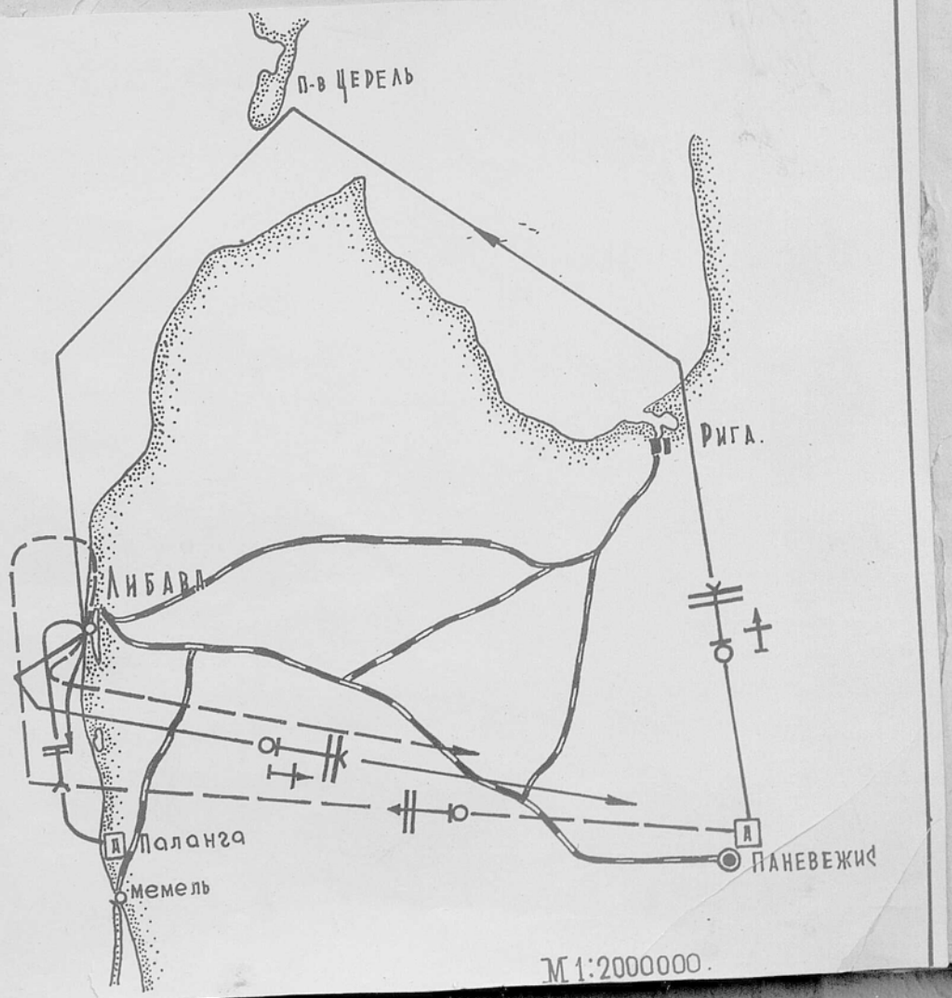
а/ топматовиков - Паневежис, Рига, Церель, Либава, Паланга, Паневежис;

б/пикировщиков - Паневежис, Паланга, Либава, Паланга, Паневежис;

в/ штурмовиков ИЛ-2 - Паланга Ш-56°10', Д-20°30', Ш-56°30', Д-20°30', Ш-56°37', Д-20°52'; Либава Ш-56°10 Д-20°30 Паланга

С х е м а

маршрутов полета самолетов в операции.



152

Боевая задача доведена до летного состава:

а/ 11 ШАД в 08.25,
б/ 8-МТАД в 11.30.

В 10.25 от самолета-разведчика 15 ОРАП было получено радио: "Либава - 20 ТР, 2 М, 4 СКР, 14 ТЩ".

Предполетная подготовка летного состава.

На предполетную подготовку летного состава 11 ШАД было затрачено четыре часа. В связи с тем, что основная подготовка к операции была проведена в период с 04 по 14.12.44 г. на предполетной подготовке только уточнялись вопросы организации взаимодействия, порядок следования по маршруту, действий в районе цели и в случае встречи с истребителями противника, порядок отхода от цели и посадки. С 09.00 в полках находились офицеры штаба дивизии, которые помогли организации и контролировали подготовку летного состава.

На подготовку летного состава 8 МТАД было отведено 30 минут. В течение этого времени уточнялись вопросы вылета, полета, расположения цели. В 12.00 разошлись по самолетам, экипажи топмачтовиков и в 12.30 экипажи пикировщиков.

Взлет и полет к цели.

В 12.30 с аэродрома Паневежис вылетело 8 топмачтовиков А-20-ДО-51 МТАП /ведущий - лейтенант БОРИСОВ/ и 15 ЯК-9 21 ИАП /ведущий - майор ХРАМОВ/. Один ЯК-9 из-за неисправности мат.части на боевое задание не вылетел.

Один А-20-ДО на маршруте к цели, из-за неисправности мат.части, бомбы сбросил в Рижский залив и произвел вынужденную посадку на аэродроме Рига.

Высота полета по всему маршруту - 100 мтр. Истребители сопровождения шли с превышением на Н-200 мтр.

Фактический маршрут полета: Паневежис, Рига, Церель, Ш-56°50', Д-20°45', цель, Паланга, Паневежис.

В 13.05 вылетело 25 ПЕ-2 12 ГПБАП / ведущий - гвардии капитан Усенко/, из которых два самолета из-за неисправности мат.части возвратились на свой аэродром, не выполнив задания. Одновременно с ПЕ-2, тремя группами вылетели истребители сопровождения 30 ЯК-9 14 ГИАП.

153

Профиль полета от аэродрома самолеты ПЕ-2 отошли на Н-800мтр. К цели следовали с набором высоты до 4000 мтр. Истребители прикрытия шли с превышением от 200 до 600 мтр.

Несмотря на интенсивный арт.обстрел аэродрома Паланга -первый, начатый противником в 12.00. Взлет произведен своевременно и прошел организованно. Так как выполнение операции было построено на строгом соблюдении времени удара, задача вывода дивизии на цель была возложена на 47 ШАП. Головную группу командир дивизии разрешил вести Герою Советского Союза гвардии подполковнику СТЕПАНЯН, выделив для него дополнительное прикрытие в составе 2 ЛАГГ-3, кроме ранее намеченных по плану четырех самолетов.

В 13.30 первыми вылетели 24 ИЛ-2 47 ШАП и с интервалом 1-2 минуты вылетел 8 ГШАП в составе 24 ИЛ-2.

Первая группа - «6 ИЛ-2 47 ШАП»/ведущий - гвардии подполковник СТЕПАНЯН/, под прикрытием 6 ЛАГГ-3 /ведущий - капитан СИДОРОВ/ имела задачу своевременно вывести все части дивизии на цель и подавить огонь ЗА и МЗА на молу. Два ИЛ-2 /из шести/ возвратились по неисправности мат.части на свой аэродром, не выполнив боевого задания.

Вторая группа - «6 ИЛ-2 47 ШАП», под прикрытием четырех ЛАГГ-3, имела задачу подавить огонь ЗА и МЗА на кораблях и в аванпорту.

Третья группа - «6 ИЛ-2 47 ШАП, под прикрытием четырех ЯК-9, имела задачу подавить огонь ЗА и МЗА в порту и на берегу.

Четвертая группа - 8 ИЛ-2 8 ГШАП, под прикрытием четырех ЯК-9, имела задачу ударом по ТР ТР обеспечить выход в атаку топмачтовиков ИЛ-2 /пятой группы/.

Пятая группа- 8 ИЛ-2 8 ГШАП, под прикрытием четырех ЯК-9, имела задачу топмачтовым бомбометанием топить транспорта противника.

Шестая группа 8 ИЛ-2 8 ШШАП /из них: два вернулись из-за неисправности мат.части/, под прикрытием 6 ЯК-9, имела задачу бомбо-штурмового удара по ТР ТР противника с планирования.

Седьмая группа - 6 ИЛ-2 47 ШАП, под прикрытием 8 ЯК-9, выполняла задачу обеспечения выхода из атаки самолетов-топмачтовиков А-20-ДО.

Сбор группы происходил в районе аэродрома. От ИПМ группы отошли сомкнутым строем.

Шерстнева!

Фактически было распределение
больных было в разных палатах
на 1 этаж. Белых лучше разме-
щать на 1 этаж, а Ц-2 на крыльцо
не очередь, что вместе с перегляд
ками было распределение во время
в 3 этажа. Они и оказали решающ
роль при Сталинграде!

Рапу

154

Атака и результаты.

В 14.00 на Н-4000 мтр. подошли к цели три группы ПЕ-2. На противозенитном маневре высота уменьшена до 3500 мтр. Ведущий группы пикировщиков - гвардии капитан УСЕНКО, исходя из соображений личной безопасности, удар произвел на четыре минуты раньше установленного срока, чем нарушил идею Командующего ВВС КБФ по выполнению операции.

Самолеты ПЕ-2 в 14.11 звеньями произвели бомбометание с пикирования: Нвв-3500-3300 мтр., Нсбр-2600-2200 мтр., БК-130-180° по ТР ТР противника в торговой гавани. Израсходовано: 65 ФАБ-250, 2 ФАБ-100. По наблюдению экипажей ПЕ-2, истребителей сопровождения и дешифрирования АФС, прямыми попаданиями бомб потоплено два ТР, общим водоизмещением 14000 тонн и один ТР, водоизмещением 8000 тн. поврежден. В порту вызвано два очага пожара и взрыв большой силы.

С отворотом вправо самолеты ПЕ-2 вышли в море и легли на обратный курс маршрута.

В 14.10 два штурмовых полка 11 ШАД в сомкнутом строю, АЭ в левом пеленге, вышли на Н-1300 мтр., 15-20 км. севернее Либава и курсом 185° легли на цель.

В 14.13 47 ШАП четырьмя группами /одна из них вслед за 8 ГШАП/, с планирования Н-1100-400 мтр., БК-180° с одного захода атаковали огневые позиции ЗА и МЗА в порту Либава и на кораблях.

Пушечно-пулеметный огонь экипажи открывали с Д-800 мтр. и вели на планировании непрерывно длинными очередями до момента выхода из атаки. Бомбометание серийное с Н-600-400 мтр. Серия из четырех бомб с интервалом 0,3 - 0,5 сек. Израсходовано 72 ФАБ-100, 48 АО-25, 61 РС-82, 4220 ВЯ, 2350 БС, 4300 ШКАС. В результате атаки по докладам экипажей подавлен огонь двух батарей МЗА на берегу и двух батарей МЗА на западной стенке мола.

Экипажи ударных групп 8 ГШАП наблюдали большое количество разрывов осколочных бомб на молу и кораблях в аванпорту.

В 14.15 - 14.17 произвели атаку с одного захода, БК-180°:

а/ четвертая группа - 8 ИЛ-2 8 ШАП с планирования Н-1150-400 мтр. по батареям ЗА и МЗА на кораблях;

б/ пятая группа 8 ИЛ-2 8 ШАП топмачтовым способом Н-20 мтр. и шестая группа - 6 ИЛ-2 с планирования Н-1100-400 мтр. по четырем транспортам, рассредоточенных в северной части аванпорта.
Израсходовано 24 ФАБ-250, 22 ФАБ-100, 64 РС-82, 3150 ВЯ, 560 БС, 8350 ШКАС.

Экипажи наблюдали потопление транспорта, водоизмещением 3000 тонн и взрыв на другом транспорте, водоизмещением до 5000 тн.

В 14.19 с севера подошли к цели, вслед за штурмовиками, семь топмачтовиков А-20-Д0. Атака ТР в аванпорту Либава произведена в 14.20 в строю фронта, БК-170-180°, Н-25-30 мтр., Д-150-250 мтр. Выход из атаки топмачтовиками произведен с правым разворотом в сторону моря.

Израсходовано: 7 ФАБ-1000 и 7 ФАБ-500.

По наблюдению экипажей топмачтовиков и истребителей сопровождения прямыми попаданиями бомб потоплено три транспорта, водоизмещением 3000, 4000 и 8000 тонн.

П о т о п и л и :

а/ ТР, водоизмещением 8000 тонн экипаж лейтенанта БОРИСОВА в паре с мл.лейтенантом МИФТАХУДИНОВЫМ;

б/ ТР, водоизмещением 4000 тонн экипаж младшего лейтенанта РЕПИНА;

в/ транспорт, водоизмещением 3000 тонн экипаж младшего лейтенанта КУЛИНИЧ.

156

Общие результаты атаки:

а/ потоплено пять ТР, водоизмещением 32000 тонн;
б/ повреждено два ТР, водоизмещением 13000 тонн;
в/ подавлен огонь четырех батарей МЗА.

Противодействие противника и наши потери.

В районе цели самолеты ПЕ-2 обстреляны огнем ЗА и МЗА. Истребители сопровождения самолетов ПЕ-2 встреч с ИА противника не имели.

Нанесение удара самолетами ПЕ-2 раньше установленного строка и нарушение тем самым идеи решения Командующего ВВС КБФ вызвало преждевременное приведение в готовность всех средств ПВО противника ВМБ Либава. Кроме того, не выполнение летным составом 8 МТАД указаний начальника штаба ВВС КБФ о соблюдении строгой радиодисциплины, привело к срыву элемента внезапности в операции. Над аэродромом, при полете по маршруту и подходе к цели, группы ПЕ-2 и их прикрытие вели оживленные радиопереговоры.

Самолеты последующих эшелонов на подходе к цели были встречены истребителями противника и понесли большие потери. Так, группы ИЛ-2 47 ШАП, не доходя дотцели 15-20 км., подверглись последовательным атакам со стороны ИА противника, общим числом до 24 ФВ-190 В результате первых атак, было сбито два ИЛ-2, в том числе ведущий-командир 47 ШАП Герой Советского Союза гвардии подполковник СТЕПАНЯН. Оборонительные бои велись всеми группами ИЛ-2 на подходе к цели, в районе атаки и при отходе.

Истребители сопровождения, отражая атаки истребителей противника, завязали воздушные бои. Попытка шестерки истребителей ФВ-190 атаковать А-20-ДО при выходе из атаки, были предупреждена истребителями сопровождения.

Все группы ИЛ-2 и А-20-ДО обстреляны сильным огнем ЗА и МЗА из порта и с кораблей противника.

Наши потери составили 16 самолетов, в том числе от:

а/ ИА противника - 13 ИЛ-2 /из них 11 с экипажами /;
б/ огня ЗА - 2 А-20-ДО,
в/ не вернулся - 1 ЯК-9.

Повреждено огнем ЗА и ИА 10 ИЛ-2 и 5 ПЕ-2, которые выведены из строя сроком от нескольно часов до 10 суток.

157

Один А-20-ДО, будучи подбит огнем ЗА, произвел вынужденную посадку на фюзеляж в Паланге. Экипаж невредим.

Воздушные бои и их результаты.

При подходе к цели, замыкающая группа 47 ШАП /третья/ в составе 6 ИЛ-2 на Н-1200 мтр. была атакована двумя ФВ-190. Самолеты противника атаку производили сверху спереди под ракурсом 2/4. При выходе из атаки боевым разворотом в момент набора высоты один ФВ-190 оказался впереди самолета ведущего следующей группы гвардии капитана ПЫСИНА, который с Д-100 мтр.,длинной очередью из пушек и пулеметов сбил его. ФВ-190 горящим упал в воду в 8 км.северо-западнее аванпорта Либава. Израсходовано 75 ШВАК и 120 ВС.

Два самолета ФВ-190 за полет сбил летчик 9 ИАП-лейтенант СЕРЖАНИН. Находясь в составе непосредственного прикрытия седьмой группы ИЛ-2, при подходе к цели на Н-1300 мтр.обнаружил трех ФВ-190, заходивших в атаку снизу спереди. Длинная заградительная очередь была безрезультатной. Тогда лейтенант СЕРЖАНИН атаковал самолет ведущего спереди с Д-100-50 мтр., под ракурсом 2/4. Горящий ФВ-190 упал в 3 клм.северо-восточнее Либава.

Второй ФВ-190 был обнаружен лейтенантом СЕРЖАНИНЫМ в момент выхода из планирования. Сбит с Д-50 мтр. при попытке уйти на солнце, атакой сверху сзади под ракурсом 2/4.

Всего в воздушных боях сбито:
а/ штурмовиками ИЛ-2.....- 12 ФВ-190,
б/ истребителями 9 ИАП.....- 8 ФВ-190,
в/ истребителями 21 ИАП.....- 1 ФВ-190.?

В ы в о д ы:

1. Поставленная боевая задача выполнена.

Общие результаты операции хороши. Противнику нанесен большой урон в корабельном составе и самолетах.

2. Большие потери мат.части явились результатом нарушения плана операции и идеи решения Командующего ВВС ведущим эшелона ПЕ-2, а также указаний Начальника Штаба ВВС о соблюдении строгой радиодисциплины в полете.

3. Плохая подготовка и выполнение поставленных задач операции 9 ИАП. До рядового летного состава полка - непосредственных исполнителей, план операции доведен не был. Задача на боевой вылет поставлена не четко и неконкретно. В результате седьмая группа ИЛ-2

осталась фактически без прикрытия.

4. При нападении ИА противника, истребители прикрытия не проявили должной боевой активности, осмотрительности и организованности:

а/ группа в 6 ЯК-9 капитана СИДОРОВА допустила беспрепятственный подход пары ФВ-190 к четверке ИЛ-2 и сбитие ведущего дивизии - подполковника СТЕПАНЯН;

б/ группа в 8 ЯК-9 капитана ШИТОВА, прикрывая совместно с шестеркой ЯК-9 капитана БЕЗЛАТНОГО шестую группу штурмовиков, допустили потерю от ИА противника трех прикрываемых экипажей;

в/ последняя группа ИЛ-2, имея прикрытие два ЯК-9, потеряла от ИА противника три самолета.

5. На самолетах ведущих групп истребителей - капитана СИДОРОВА и ШИТОВА радиостанции оказались неисправными. Управления в бою своими ведомыми они осуществлять не могли. Ведущие остальных групп прикрытия в бою своими подчиненными не управляли. При отражении первых атак ИА противника, группы рассыпались и самолеты по одиночке были связаны боем. В результате штурмовики остались без прикрытия в момент удара по цели и на отходе и понесли основные потери.

6. Штабом 11 ШАД контроль подготовки частей к операции был организован плохо. Руководящий офицерский состав штаба дивизии, находившийся в частях, не проверил усвоение боевой задачи летным составом и не оказал помощи штабам полков.

В приказе Командующего ВВС КБФ № 0444 от 19.12.44 годы вскрыты детально все недостатки операции, сделаны орг.выводы и поставлены перед командирами АД определенные требования.

О п е р а ц и я 22.12.1944 года.

Командующим ВВС КБФ было принято решение о проведении 22.12 1944 г. второй, по плану " Арктур-1", комбинированной операции по уничтожению ТР ТР и кораблей противника в ВМБ Либава.

Операция организовывалась и проводилась с учетом допущенных недочетов 14.12.44 г.

В операции участвовало:

ударные силы - 26 ПЕ-2 12 ГПБАП /пикировщики/,
6 А-20-ДО-51 МТАП / топмачтовики/,
18 ИЛ-2 8 ГШАП /бомбардировщики и топмачтовики/;

159

Силы обеспечения: 9 А-20-ДО 1 ГИТАП /блокирование аэродрома Либава/,
12 ИЛ-2 47 ЖАП /подавление огня ЗА и МЗА/,
29 ЯК-9 14 ГИАП /прикрытие ПЕ-2/,
14 и 16 ЯК-9 21 ИАП /прикрытие А-20-ДО/,
34 истребителя 9 ИАП /прикрытие ИЛ-2/.

Разведка цели и погоды в день операции производилась:
4 ЛАГГ-3 9 ИАП /парами/в период 10.30 - 14.06 и
4 ЯК-9 15 ОРАП. АФС результатов - 4 ЯК-9 15 ОРАП.

Атака цели и результаты:

В 13.36 9 А-20-Ж 1 ГИТАП /ведущий - ст.лейтенант ЛИШКОВ/, под прикрытием 16 ЯК-9 21 ИАП /ведущий - [redacted] / с Н-3500 мтр. произвели бомбовый удар по аэродрому Либава. Израсходовано 1 ФАБ-1000, 10 ФАБ-500, 12 ФАБ-250. Экипажи наблюдали разрывы бомб в северо-восточной части аэродрома, два больших очага пожара на окраине аэродрома и один в поселке.

В 13.40 18 ИЛ-2 8 ГШАП /ведущий - капитан МОРОЗОВ/, под прикрытием 6 ЯК-9, 10 ЛАГГ-3 9 ИАП /ведущий - подполковник ДЖАПАРИДЗЕ/ с Н-1200-20 мтр./ две группы с планирования, одна группа топмачтовым способом/, БК-180-195° произвели бомбоштурмовой удар по трем ТР в аванпорту Либава. Израсходовано 26 ФАБ-250, 23 ФАБ-100, 53 РС-82, 150 БС, 1900 ВЯ, 4640 ШКАС.

Результаты: потоплен один ТР, 3000 тонн, предположительно, потоплен 1 ТР 2000 тонн, на западном молу уничтожена одна батарея МЗА.

В 13.41 12 ИЛ-2 47 ЖАП /ведущий - ст.лейтенант МАРКОВ/, под прикрытием 18 ЯК-9 9 ИАП с Н-1600-300 мтр. с одного захода, произвели бомбоштурмовой удар по огневым зенитным точкам на западном молу и территории порта. Израсходовано: 16 ФАБ-100, 108 АО-25, 37 РС-82, 2600 ВЯ, 820 БС, 2606 ШКАС. Уничтожено три батареи МЗА, повреждена одна ВДБ.

В 13.42 26 ПЕ-2 12 ГБАП /ведущий - капитан КОЛЕСНИКОВ/, под прикрытием 29 ЯК-9 14 ГИАП /ведущий - гвардии капитан ГОЛОСОВ/ с пикирования: Нвв-3560 мтр., Нсбр-2700 мтр., с одного захода, произвели бомбометание по ТР ТР противника в порту Либава. Израсходовано: 52 ФАБ-250. Экипажи наблюдали прямые попадания бомб в два ТР, предположительно, потоплен один ТР водоизмещением 5000 тонн, поврежден один ТР водоизмещением 3000 тонн.

160

В 13.45 6 А-20-ДО / ведущий - капитан МЕЙЕРИН/, под прикрытием 14 ЯК-9 21 ИАП /ведущий - майор ХРАМОВ/ произвели бомбовый удар по ТР ТР противника в аванпорту топмачтовым способом Н-20 мтр., Израсходовано 5 ФАБ-1000, 5 ФАБ-500, 2 ФАБ-250. Потоплен один ТР, водоизмещением 7000 тонн и два СКР.

Противодействие противника и наши потери.

Самолеты в районе цели обстреляны сильным огнем ЗА и МЗА. До выхода на БК и при выходе из планирования самолеты ПЕ-2 были атакованы ИА противника, общим числом до 20 ФВ-190.

Наши потери:

а/ от ИА противника - 4 ПЕ-2, 1 ЯК-9;

б/ от огня ЗА - 3 А-20-ДО, 1 ПЕ-2;

в/ не вернулись - 1 ЯК-9, 1 ЛАГГ-3;

г/ 1 ЯК-9 и 1 ЛАГГ-3, поврежденные в воздушном бою, при вынужденных посадках разбиты - летчики ранены.

В воздушных боях сбито 11 ФВ-190, из них:

а/ 21 ИАП.....- 2,

б/ 14 ГИАП.....- 5,

в/ 9 ИАП.....- 3,

г/ 12 ГИБАП.....- 1.

Общие результаты операции.

Потоплено два ТР, общим водоизмещением 10000 тонн и 2 СКР; предположительно потоплено два ТР, общим водоизмещением 7000 тонн; поврежден один ТР, водоизмещением 3000 тонн и 1 БДБ. В воздушных боях сбито 11 ФВ-190.

X. БОЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ И СВЯЗЬ.

Сущность боевого управления частями ВВС в операциях заключалась в:

а/ систематической разведке морского противника;

б/ принятии решения и постановке соединениям боевых задач;

в/ своевременном доведении задач до исполнителей;

г/ организации взаимодействия между частями и группами;

д/ контроле за выполнением поставленных задач;

е/ донесениях о результатах, взаимной информации об обстановке и боевом опыте.

Систематическая воздушная разведка морского противника производилась по плану штаба ВВС КВФ, в основном, силами 15 ОРАП. Кроме того, для целей разведки "на себя" использовались самолеты 8 МТАД и 11 ШАД. Морские коммуникации и порты погрузки и выгрузки, базирования ЛС противника, просматривались по несколько раз в сутки. Неблагоприятные метеоусловия затрудняли и усложняли выполнение разведки, но не исключали ее. Данные передавались разведчиками по радио с воздуха. Приемные вахты, кроме штаба ВВС, имелись в дивизиях. Данные о конвоях, транспортах и кораблях противника, в РО ШВВС немедленно наносились на карту и докладывались Командующему ВВС и начальнику Штаба. Затем передавались в вышестоящий штаб, подчиненным соединениям и заинтересованным соседям. Интенсивность воздушной разведки и напряжение зависели от характера поставленной оперативной задачи, складывающейся обстановки на море и активности противника.

Принятие решения основывалось на поставленных директивами оперативных задачах, а также данных наземной, морской и воздушной обстановки. Неполные данные добывались всеми возможными средствами, накапливались и обрабатывались оперативным отделом ШВВС и офицерами оперативных отделений авиадивизий. При наличии исчерпывающих данных о противнике, по данным визуального наблюдения и фотос"емке, о своих силах и их готовности к выполнению боевых задач, метеорологической обстановке по маршруту полета и в районе операции, Командующий ВВС КВФ принимал решение о проведении операции уничтожения ТР ТР и кораблей противника в ВМБ Либава.

Постановка боевых задач соединениям складывалась из двух моментов: предварительных боевых распоряжений и передачи окончательного решения. Накануне дня операции штаб ВВС, на основе указаний Командующего ВВС, предварительным распоряжением нацеливал штабы авиадивизий, а последние штабы полков, на выполнение предстоящих боевых задач. Готовность частей, обычно, устанавливалась с рассветом. Конкретные задачи и время действия устанавливались после получения разведывательных данных и принятия решения на операцию.

В первый период боевые задачи соединениям ставились Командующим ВВС шифром и личным вызовом командиров АД на свой КП. В ноябре м-це оперативным отделом ШВВС были разработаны типовые планы комбинированных операций, которые после их утверждения являлись основным планирующим документом. В дивизиях разрабатывались плановые таблицы, боевые наставления, штурманские и бомбардировочные указания, схемы боевых порядков, захода на цель и маршрутов полета. Задача полкам ставилась боевым приказом и личным вызовом командиров АП на КП авиадивизий.

Своевременное доведение боевых задач до исполнителей являлось одним из основных моментов в системе боевого управления. Задачу на боевой вылет или участие в операции ставили командирам АЭ АЭ или ведущим групп непосредственно командиры полков, выездом на аэродром или путем, вызова их на свой командный пункт. Командиры АЭ или ведущие групп доводили боевую задачу до летного состава. Одновременно давались необходимые конкретные указания о порядке выполнения боевой задачи, сигналах управления в воздухе, тактических приемах взаимодействия на маршруте и особенно в районе цели. Нередко доведение боевой задачи до исполнителей производилось лично командирами полков на общих сборах всего летного состава.

Организация взаимодействия осуществлялась штабом ВВС, штабами авиадивизий и полков. Для отработки вопросов взаимодействия /в период планирования совместных операций, командующим ВВС, вызывались в штаб командиры и начальники штабов АД. Личное общение позволило найти общий язык и взаимное понимание действий. Координация действий между ударными группамиьосуществлялась по времени. Каждой из них отводилось вполне конкретное время, сектор захода и указывалась, по данным разведки, определенная цель. Отработка взаимодействия между ударными группами и истребителями прикрытия производилась личным общением ведущих групп. Нередко, на подготовке летного состава ударных групп, присутствовали ведущие истребителей прикрытия. Вопросы боевой подготовки также были целеустремлены на отработку взаимодействия практически при тренировочных полетах и на ЛТУ.

Управление частям на земле производилось по прямым проводам телефонной связи: штаб ВВС - КП АД, КП АД - КП КП и далее КП АЭ, согласно существующей схемы связи и через оперативные коммутаторы. Кроме того, использовался телеграф / с КП 8 МТАД через штаб ВА/и радио. Управление в воздухе ведущими группами осуществлялось по радио через РТС командиров АД и АП, согласно позывных и схем воздушной связи. Между самолетами использовались радио и сигналы эволюциями.

Контроль за выполнением поставленных задач осуществлялся визуальным наблюдением своих экипажей, участвующих в операции, аэрофотос"емкой своих результатов в период удара и последующей контрольной с"емкой. Все эти моменты и сопоставление данных фотос"емки до удара и после, позволяют точно определить степень выполнения поставленной боевой задачи. Показания пленных, несколько дополняют картину причиненного материального ущерба противнику.

163

Донесение о результатах полета представлялось штабами полков:

а/ предварительное - через 15-20 минут после посадки с-тов / что сделано/;

б/ полное - через 30-50 минут после тщательного опроса всего летного состава, участвующего в операции;

в/ письменное - в конце дня, или на вторые сутки за подписью командира АП и его начальника штаба.

Опрос производили офицеры по оперативной и разведывательной части. Кроме того, ведущие групп или командиры АЭ докладывали о выполнении задания непосредственно командирам АП, последние в свою очередь докладывали командирам АД лично по телефону. Штабы дивизий доносили о боевой работе шифром в сроки, определяемые табелем срочных донесений.

Боевой опыт каждой операции учитывался и использовался при последующих действиях. После каждой операции, в дивизиях проводились разборы, которые являлись местом учебы всего летного состава. На разборах анализировались допущенные ошибки и выявлялись все недочеты. В заключение давались указания, подлежащие точному исполнению. Штабами составлялись отчеты о проведенных операциях. В декабре м-це 1944 г. подобный разбор с командирами АП, АД был проведен Командующим ВВС. После операций 14 и 22.12.44г. был выпущен приказ Командующего ВВС КБФ с подробным анализом допущенных ошибок, организационными выводами и указаниями на будущее.

РЕЗУЛЬТАТЫ БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВВС КБФ ПО ТР ТР, КОРАБЛЯМ И ПОРТОВЫМ СООРУЖЕНИЯМ ВМБ ЛИБАВА ЗА ПЕРИОД ОКТЯБРЬ-ДЕКАБРЬ 1944 года.

За период октябрь-декабрь 1944 г. силами 8 МТАД и 11 ШАД ВВС КБФ произведено девять операций, из них пять комбинированных.

Произведено самолетовылетов:

а/ 8 МТАД - 561, из них самолетами ПЕ-2.....- 169,
А-20-ДО.....- 30,
ЯК-9.....- 342,

б/ 11 ШАД - 461, из них самолетами ИЛ-2.....- 245
ЯК-9 и ЛАГ-3 216.

Потоплено: 18 ТР общим водоизмещением 95000 тонн, один танкер, 1200 тонн, три СКР, один ТЩ, из них:

а/ 8 МТАД - 11 ТР, общим водоизмещением 69000тн, один танкер 1200 т., три СКР;

б/ 11 ШАД - семь ТР, общим водоизмещением 24000 т., один ТЩ.

Предположительно потоплено три ТР, общим водоизмещением 9000т., из них: два 7000 тонн, 8 МТАД; один 2000 тонн 11 ШАД.

Повреждено 17 ТР, общим водоизмещением 95000 тонн, один ЭМ, одна БДБ, из них:

а/ 8 МТАД - восемь ТР 36000 тонн;

б/ 11 ШАД - девять ТР 59000 тонн, один ЭМ, одна БДБ.

В воздушных боях сбито 85 ФВ-190 и 1 МЕ-109, из них:

а/ 8 МТАД - 41 ФВ-190 и один МЕ-109;

б/ 11 ШАД - 44 ФВ-190.

Израсходовано:

21 ФАБ-1000, 23 ФАБ-500, 465 ФАБ-250, 946 ФАБ-100, 268 АО-25, 811 РС-82, 35800 ВЯ, 340 ШВАК, 15510 БС, 84100 ШКАС.

Наши потери от:

а/ ИА противника.....- 47 самолетов,

б/ от ЗА.....- 20 "

в/ не вернулись.....- 11 "

г/ небоевых причин.....- 3 "

8 МТАД потеряла:

26 ПЕ-2, 7 А-20-ДО, 11 ЯК-9, из них:

а/ от ИА противника....- 13 ПЕ-2, 7 ЯК-9,

б/ от ЗА противника....- 6 ПЕ-2, 6 А-20-ДО.

в/ не вернулись на свой аэродром - 7 ПЕ-2, 2 ЯК-9 1 А-20-ДО,

г/ от небоевых причин.. 2 ЯК-9.

11 ШАД потеряла:

31 ИЛ-2, 4 ЛАГГ-3, 1 ЯК-9, из них:

а/ от ИА противника.... - 23 ИЛ-2, 3 ЛАГГ-3, 1 ЯК-9,

б/ от ЗА противника.... - 8 ИЛ-2,

в/ не вернулись на свой аэродром - 1 ЛАГГ-3.

З А К Л Ю Ч Е Н И Е.

А. Н е д о ч е т ы.

1. Вопросы четкого и слаженного взаимодействия бомбардировщиков, штурмовиков, топмачтовиков и истребителей между собой остаются еще недоработанными, хотя впоследние два месяца при ударах по транспор-

там и кораблям противника в базах отмечается некоторое улучшение организации операций и взаимодействия.

2. Боевое управление - основа успеха организации и проведения операций, при ударах по транспортам и кораблям противника в базах, находилось не на должном уровне/ особенно, взаимная информация штабов, сбор и накапливание сведений об обстановке, четкость формулирования боевых задач, управление в воздухе/.

3. Значительные потери мат.части от ИА противника/58,7%/ и огня ЗА /25%/. Одной из причин потерь явилась слабая отработка вопросов взаимодействия между ударными группами и группами обеспечения, особенно истребителями сопровождения.

В. Положительные стороны.

1. Резкое повышение в 1944 г. активности и целеустремленности боевых действий всех видов авиации, особенно, штурмовой и торпедоносной, по транспортам и боевым кораблям противника на морских коммуникациях: в море на переходе, базах и портах, а также значительное повышение эффективности ударов.

2. Серьезное улучшение организации оперативного и тактического использования ВВС: переход от ударовмелкими однородными группами, к массированному использованию всех видов авиации, взаимодействующих между собой.

3. ВВС, используя богатый боевой опыт и непрерывно совершенствуя формы и методы оперативного и тактического использования своих сил провели ряд успешных операций /самостоятельных и совместных с частями Красной Армии/ по транспортам и кораблям противника в базах.

4. Значительное повышение эффективности воздушных боев нашей авиации с самолетами противника при ударах по базам. Наши потери от ИА противника относятся к количеству сбитых его самолетов, как 1:1,83. Воздушные бои носили массовый характер.

В Ы В О Д Ы:

1. Оперативная задача нарушения морских коммуникаций в части систематического воздействия по транспортам и кораблям противника в портах погрузки и выгрузки для срыва питания Курляндской группировки, ВВС КБФ ВЫПОЛНЕНА.

166

2. Противнику нанесен большой материальный ущерб в корабельном составе. Легкие силы были втянуты в значительное напряжение: конвоирование караванов, которое стало обязательным не только днем, но и ночью.

3. Отсутствие единого командования в воздухе и личной договоренности /из-за неудовлетворительной телефонно-телеграфной связи/ между командирами, штабами и ведущими групп, приводит к нарушению планов операции.

4. Высокая эффективность истребителей в проведенных операциях доказывает полную возможность и целесообразность их использования при комбинированных ударах по уничтожению ТР ТР и кораблей противника на открытых рейдах и в аванпортах баз.

5. Заблаговременное планирование операций и составление штабом ВВС типовых планов облегчило боевое управление и передачу решений Командующего ВВС в соединения.

Г. ОПЕРАЦИЯ ПРОТИВ ВМБ П И Л Л А У.

1. О б с т а н о в к а.

А. Н а с у ш е.

Наступательные операции войск 2-го и 3-го Белорусских фронтов весной 1945 г. привели к окружению мощной группировки противника на территории Восточной Пруссии. Выход частей Красной Армии на побережье Данцигской бухты и захват портов и ВМБаз Гданьск/Данциг/ и Гдыня, завершил полное окружение Кенигсбергской группировки немцев.

В создавшейся обстановке крупнейшее значение приобрела единственная оставшаяся у противника ВМБаза в юго-восточной части Балтийского моря - Пиллау и гор. Кенигсберг.

Б. Н а м о р е.

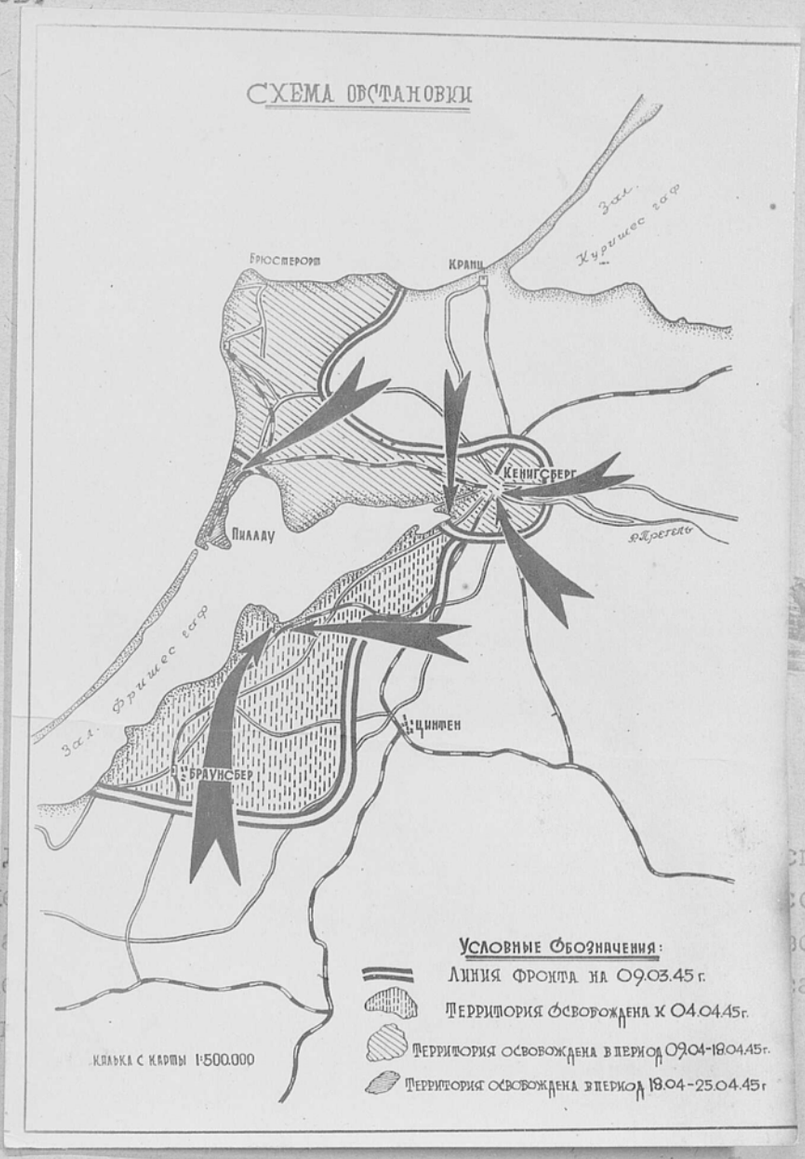
Стремясь любой ценой удержать крепость и важнейший военно-политический и экономический центр Восточной Пруссии - г. Кенигсберг, противник, опираясь на мощную ВМБазу Пиллау, развернул активную деятельность своего флота по питанию Кенигсбергского гарнизона, по эвакуации гражданского населения и промышленного оборудования из Кенигсберга и по поддержке флангов своих войск.

В порту Пиллау и рейде косы Хелл воздушная разведка ежедневно отмечала скопление большого количества транспортов, боевых кораблей и вспомогательных плавсредств противника. В последних числах февраля месяца, в связи с успехами наших войск на центральном участке фронта, противник стал заметно активизировать морские перевозки, эвакуируя

167

из Кенигсберга через Пиллау свои войска и технику.

Количество ТР ТР, обнаруживаемых в Пиллау, в отдельные дни февраля доходило до 25 единиц и до 20 боевых кораблей различных классов.



Воз... ...сподством в воздух... ...сопротивления нашей ... ...воздушные бои, которы... ...самолетами против...

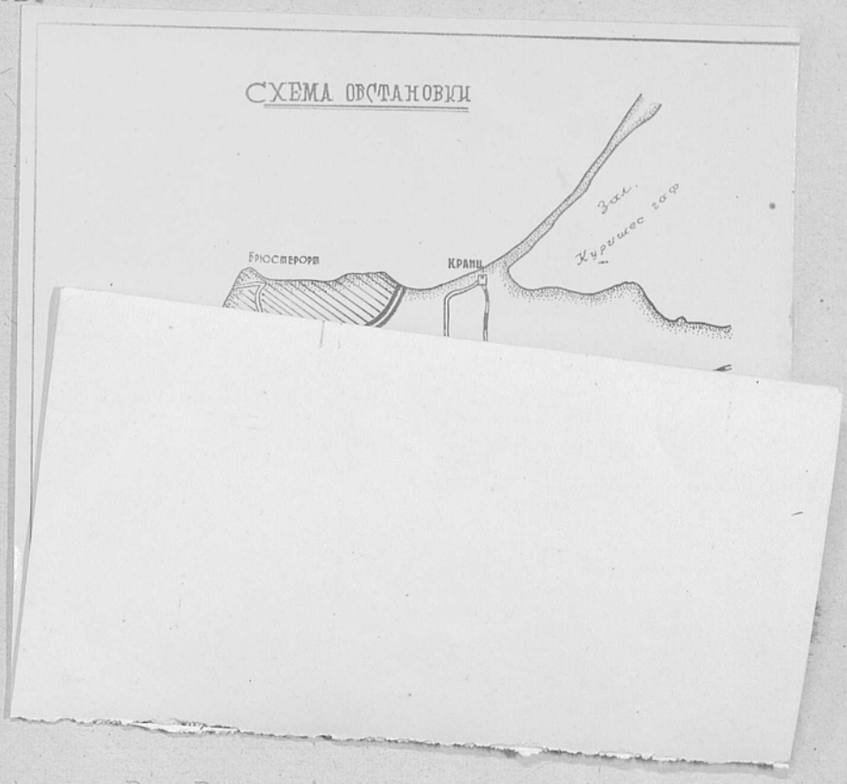
Пиллау одна из основных военно-морских баз Данцигской бухты. Город и порт расположены у входа в залив Фриш-Гаф, где начинается Кенигсбергский канал, связывающий значительный порт и основной политико-административный и промышленный центр Восточной Пруссии – г.Кенигсберг с Балтийским морем. Придавая большое значение ВМБ Пиллау, как передовой базе, одновременно прикрывающей Данциг и Эльбинг, противник за последние годы провел большую работу по расширению в ней обширной военной гавани, созданию оборонительных сооружений и усилению противовоздушной обороны.

Единственный и главный порт, питающий окруженную Кенигсбергскую группировку – Пиллау имеет внешний рейд Зеетиф и пять основных гаваней.

167

из Кенигсберга через Пиллау свои войска и технику.

Количество ТР ТР, обнаруживаемых в Пиллау, в отдельные дни февраля доходило до 25 единиц и до 20 боевых кораблей различных классов.



В. В воздухе.

Воздушная обстановка характеризовалась полным господством в воздухе нашей авиации. Противник почти не оказывал сопротивления нашей авиации в воздухе, если не считать отдельные воздушные бои, которые имели место, преимущественно, с одиночными самолетами противника в районе Кенигсберга.

П. Характеристика Пиллау.

Пиллау одна из основных военно-морских баз Данцигской бухты. Город и порт расположены у входа в залив Фриш-Гаф, где начинается Кенигсбергский канал, связывающий значительный порт и основной политико-административный и промышленный центр Восточной Пруссии – г. Кенигсберг с Балтийским морем. Придавая большое значение ВМБ Пиллау, как передовой базе, одновременно прикрывающей Данциг и Эльбинг, противник за последние годы провел большую работу по расширению в ней обширной военной гавани, созданию оборонительных сооружений и усилению противовоздушной обороны.

Единственный и главный порт, питающий окруженную Кенигсбергскую группировку – Пиллау имеет внешний рейд Зеетиф и пять основных гаваней.

Внешняя гавань - образуется полукруглыми молами и соединяется проходом с Зеетиф шириной 110 мтр., при глубине 8 мтр. Средняя же глубина гавани - 5-6 мтр. Имея проходы, внешняя гавань соединяется с внутренними двумя гаванями, где сосредоточены складские помещения и расположен железно-дорожный узел.

Военная гавань - состоит из 4-х основных искусственных бассейнов с общей длиной причальных линий 2700 мтр. В этой гавани имеются мощные железно-дорожные краны, под"ездные пути и нефтепровод для снабжения кораблей.

Нефтяная гавань - расположена в восточной части внешней гавани, имеет глубины от 2,5 мтр.до 7 мтр.

Кенигсбергский канал - свое начало берет от Зеетифа и проходит в порт Кенигсберг. Длина канала 17,5 миль, ширина по дну 47,5 мтр., глубина - 7,3 мтр.

Скопления в Пиллау ТР ТР и военных кораблей разных классов являлось главной целью при нанесении бомбо-штурмовых ударов авиацией в период операции.

П В О В М Б П и л л а у.

ВМБ Пиллау имела 15 батарей ЗА и свыше 30 точек МЗА /одиночные 37 мм и 20 мм спарки/.

Система расположения зенитных средств обеспечивала противнику прикрытие подходов к порту со стороны моря, залива Фриш-Гаф и с севера мощным многослойным огнем ЗА и МЗА.

Особенно усиленно прикрывались огнем ЗА Военная гавань с выходом в Кенигсбергский канал и районы морского и сухопутного аэродромов.

Кроме этих постоянных средств ПВО базы, добавлялись зенитные средства кораблей и транспортов, на которых насчитывалось в среднем от 8 до 10 орудий на каждом.

И, если учесть, что в порту постоянно обнаруживалось от 30 до 40 кораблей и транспортов, то вцелом ПВО базы оказывалась очень внушительной.

В среднем ЗА базы могла выпустить до 15000 снарядов в минуту. Истребительное прикрытие базы осуществлялось СИ противника, в основном типа ФВ-190, базировавшихся в районе Кенигсберга и Пиллау в количестве до 100 самолетов.

169

Ш. Состав выделенных сил и организация ударов.

Исходя из общих оперативных задач ВВС КБФ на данном этапе войны на море и создавшейся обстановки, было принято решение на проведение операции по уничтожению транспортов и кораблей противника в ВМБ Пиллау.

Для выполнения этой задачи были выделены:

от 8 МТАД - 12 ГПБАП и 14 ГИАП;

от 11 ШАД - 47 ШАП, 8 ГШАП и 9 ИАП.

Ограниченные водные акватории гаваней и бассейнов порта Пиллау исключали возможность использования торпедоносцев и топмачтовиков, поэтому удары предусматривалось наносить силами пикирующих бомбардировщиков ПЕ-2 и штурмовиков ИЛ-2.

Организацией взаимодействия занимался Штаб ВВС КБФ, который разработал специальный план нанесения массированных комбинированных ударов по ВМБ Пиллау /вариант " Заря"/.

Одновременно в случае неблагоприятных метеоусловий, исключавших возможность использования самолетов ПЕ-2 /низкая облачность/ предусматривались самостоятельные действия одних штурмовиков 11 ШАД.

Операция по уничтожению транспортов и кораблей противника в Пиллауъпроводилась с.9.03 по 25.04.45 г.

За этот период было проведено 24 массированных удара и несколько ударов группами штурмовиков ИЛ-2.

Первый массированный удар 9.03.1945 г.

В этом ударе участвовало 26 самолетов ПЕ-2, 28 самолетов ИЛ-2 и 65 самолетов ЯК-9.

Из состава штурмовиков было выделено: 12 ИЛ-2 с задачей подавления ЗА противника. Бомбовая зарядка - ФАБ-100 и АО-25.

Ударная группа состояла из 16 ИЛ-2 и 26 ПЕ-2, бомбовая зарядка ФАБ-250.

По получении данных ВР, об обнаружении в Пиллау 4 ТР, 1 СКР, 2 СКА, группы были подняты в воздух.

В 14.18 с планирования, Н-1100-400мтр., нанесли бомбоштурмовой удар 12 ИЛ-2 47 ШАП /ведущий - всей группы Герой Советского Союза капитан АКАЕВ/, под прикрытием 8 ЯК-9 9 ИАП, по батареям ЗА и МЗА в районе Внешней гавани у северного причала, где стояло два транспорта противника.

172

Экипажи наблюдали разрывы бомб в районах батарей ЗА.

В 14.23 в составе трех групп 16 ИЛ-2 8 ГИАП, под прикрытием 18 ЯК-9, одним заходом с планирования, Н-1100-200мтр., БК-45°, нанесли удар по двум транспортам в районе Нефтяной гавани.

Гвардии капитан УДАЛЬЦОВ атаковал стоящий у мола транспорт, водоизмещением до 4000 тонн. За ним, группой 6 ИЛ-2, гвардии лейтенант ВАРИН атаковал транспорт у стенки Первой Внутренней гавани.

Выход из атаки и уход производился на бреющем полете. Было сброшено 20 ФАБ-250.

Группа 6 ИЛ-2 - гв.лейтенанта МАХОВА, замыкающая группа штурмовиков, в районе цели попала в снеговой заряд и атаку не производила, возвратилась на свой аэродром с боезапасом.

В результате ударов штурмовиков, был поврежден один транспорт водоизмещением 4000 тонн.

В 14.38 группа 26 ПЕ-2 /ведущий - Герой Советского Союза майор УСЕНКО/, под прикрытием 23 ЯК-9 14 ГИАП, 10 ЯК-9 21 ИАП, 12 ЛА-7 4 ИАП, с пикирования бомбардировали корабли и транспорта, стоящие во Внешней и Военной гаванях. Сброшено 64 бомбы ФАБ-250.

В результате удара было потоплено: 1 транспорт водоизмещением 6000 тонн, 1 БДБ и 1 БДБ была повреждена.

Противодействие противника в этом ударе было слабое.

В 14.40 из группы истребителей 14 ИАП /ведущий - Герой Советского Союза подполковник МИРОНЕНКО/ 6-ЯК-9 вели воздушный бой с 4 ФВ-190. Летчик лейтенант ЕГОРОВ сбил 1 ФВ-190 ; самолет противника упал в воду в районе Пиллау.

Средства ЗА базы вели слабый огонь по нашим самолетам.

Потерь и повреждений в этом ударе не было.

Основным недостатком проведенного удара явилась низкая эффективность действий штурмовиков. Это об"ясняется, во-первых, тем, что ведущий общей группы принял неправильное решение - атаковать одновременно три транспорта, чем распылил силы, а, во-вторых, очень неблагоприятными метеоусловиями, затруднившими нормальный выход в атаку /облачность 7-8 баллов, Н-600-800 мтр., снежные заряды, дымка, видимость до одного клм/.

Ошибки и недостатки проведенного удара были детально проработаны с летным составом, после чего они уже не повторялись на протяжении всей операции.

В течение марта и первой половины апреля месяцев неблагоприятные метеоусловия резко сократили боевую деятельность ВВС КБФ.

Удары по ВМБ Пиллау производились в редкие дни летной погоды.

471

19.03.45 г. от самолета-разведчика 15 ОРАП была получена следующая радиограмма: " Пиллау обнаружено шесть транспортов один ММ, один ТЩ; миноносец ведет арт.огонь в направлении Кенигсберг. Погода: облачность 3-7 баллов, высокая, видимость 10 км., ветер юго-западный 3-5 м/с № 1015".

Командующий ВВС приказал: "Немедленно командирам 8 МТАД и 11 ШАД привести части в готовность по плану " Заря". Время удара самолетам ИЛ-2 12.00, самолетам ПЕ-2 - 12.02. Повторные удары 11 ШАД производит самостоятельно. Вылет по готовности".

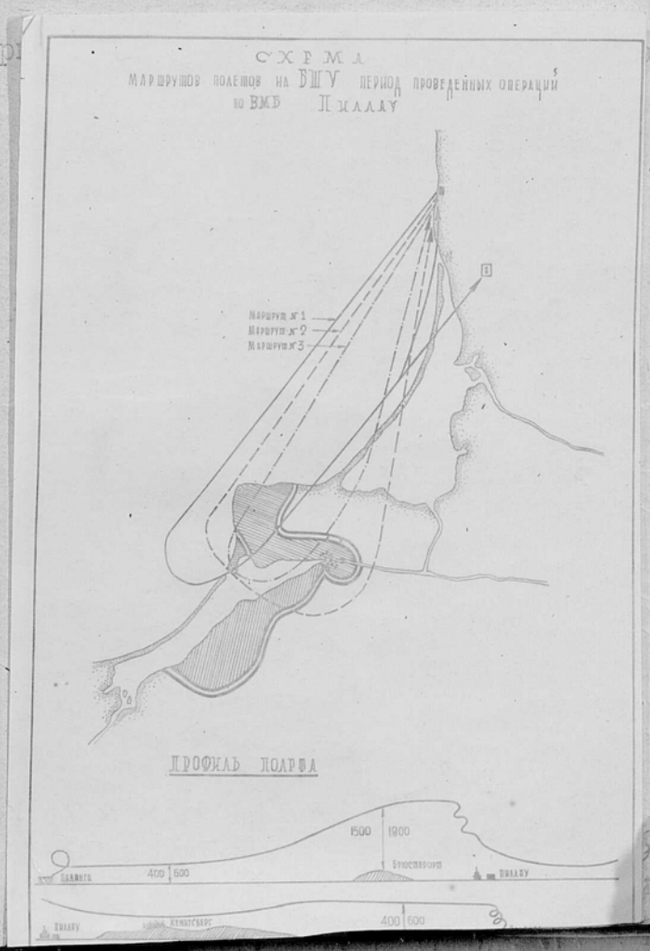
Согласно этого решения, командирами АД АД была проведена соответствующая подготовка в авиадивизиях.

После проигрышей, совместного удара по кораблям в базе, где были уточнены направления заходов, порядок атаки целей и моменты выхода из атаки, экипажи разошлись по самолетам.

Первыми с аэродромов Паланга вылетели в составе четырех групп 24 ИЛ-2 8 ГШАП / ведущий - Герой Советского Союза майор ТУРГЕНЕВ, под прикрытием 8 ЯК-9 9 ИАП /ведущий - майор ПЛАТОНОВ/.

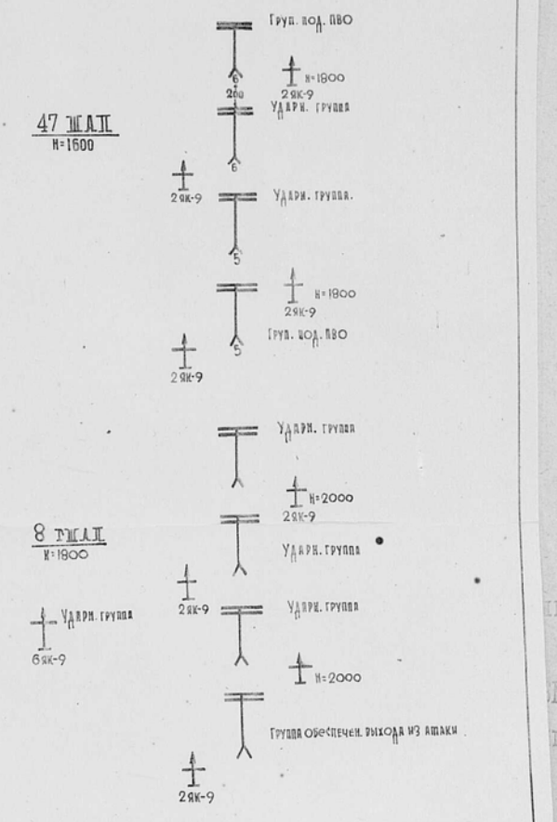
Вслед за ними поднялись в воздух в составе трех групп 17 ИЛ-2 47 ШАП /ведущий - майор ФОЛЬКИН/, под прикрытием 11 ЯК-9 9 ИАП.

/Мар[illegible] см.схему/.



172

Боевой порядок ДД. в воздухе



Точн ием, первые группы шт

Две К-450, атаковали два транс пажей и истребителей сопров транспорте 9000т. водоизмещем не наблюдали.

Вторые конвой в составе двух транспортов, трех ТЩ, четырех СКА в 4 клм. на подходе к Пиллау. Прямых попаданий также не отмечено.

В 12.03 группа 47 ШАП: 11 ИЛ-2 с Н-1100-100мтр., с планирования; 6 ИЛ-2 топмачтовым способом, Н-30 мтр.; БК-350°, атаковали этот же конвой.

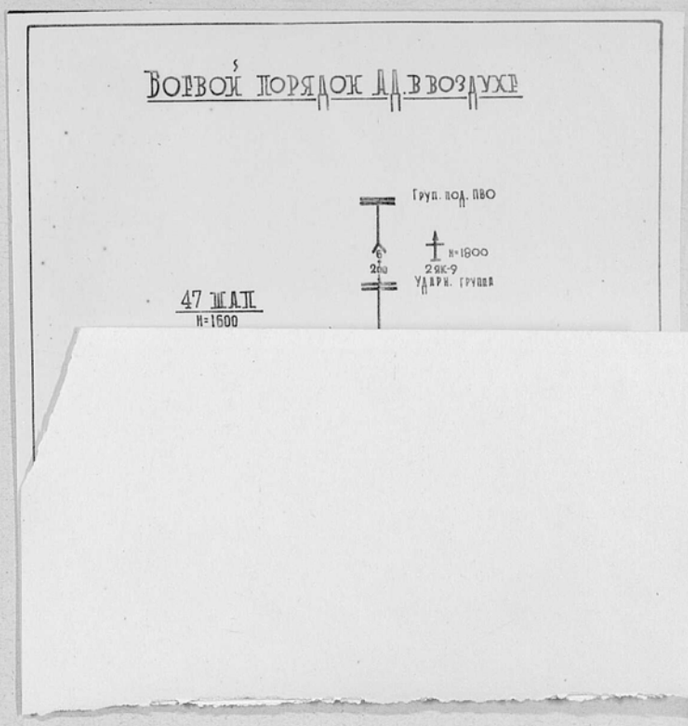
В результате прямых попаданий ФАБ-250 потоплен транспорт 5000 тонн водоизмещения и один СКА.

В районе цели самолеты ИЛ-2 были обстреляны сильным огнем ЗА и атакованы 6 МЕ-109. В результате воздушного боя 8 ЯК-9 /ведущий - майор ПЛАТОНОВ/ - с МЕ-109, лейтенант СЕРЖАНИН в 12.10 Н-2000-500мтр., сзади, с дистанции 50 мтр. сбил 1 МЕ-109. Лейтенант СМЕРДИН атакой сзади, с дистанции 100-70 мтр., сбил второй МЕ-109. Самолеты противника упали в районе порта Пиллау.

1 ИЛ-2 /летчик - Герой Советского Союза капитан УДАЛЬЦОВ, стрелок - сержант БЕРЗНИК/ сбит. На втором ИЛ-2 воздушный стрелок ТАМОЖНИКОВ - убит осколком снаряда.

В 12.02 - 12.03 первая группа 8 ПЕ-2 Н-3500-2500 мтр., БК-70-100° произвела удар по транспорту на входе в порт Пиллау. Сброшено бомб 26 ФАБ-250. Прямыми попаданиями потоплен транспорт

172



Точно в соответствии с установленным временем, первые группы штурмовиков ИЛ-2 появились над целью.

Две группы с одного захода Н-1100-300 мтр. БК-450, атаковали два транспорта в Нефтяной гавани. По докладу экипажей и истребителей сопровождения прямыми попаданиями ФАБ-250 на транспорте 9000т. водоизмещения - вызван взрыв. Потопления летчики не наблюдали.

Вторые две группы с Н-1100-300 мтр. атаковали конвой в составе двух транспортов, трех ТЩ, четырех СКА в 4 клм. на подходе к Пиллау. Прямых попаданий также не отмечено.

В 12.03 группа 47 ШАП: 11 ИЛ-2 с Н-1100-100мтр., с планирования; 6 ИЛ-2 топмачтовым способом, Н-30 мтр., БК-350°, атаковали этот же конвой.

В результате прямых попаданий ФАБ-250 потоплен транспорт 5000 тонн водоизмещения и один СКА.

В районе цели самолеты ИЛ-2 были обстреляны сильным огнем ЗА и атакованы 6 МЕ-109. В результате воздушного боя 8 ЯК-9 /ведущий - майор ПЛАТОНОВ/ с МЕ-109, лейтенант СЕРМАНИН в 12.10 Н-2000-500мтр., сзади, с дистанции 50 мтр. сбил 1 МЕ-109. Лейтенант СМЕРДИН атакой сзади, с дистанции 100-70 мтр., сбил второй МЕ-109. Самолеты противника упали в районе порта Пиллау.

1 ИЛ-2 /летчик - Герой Советского Союза капитан УДАЛЬЦОВ, стрелок - сержант БЕРЗНИК/ сбит. На втором ИЛ-2 воздушный стрелок ТАМОЖНИКОВ - убит осколком снаряда.

В 12.02 - 12.03 первая группа 8 ПЕ-2 Н-3500-2500 мтр., БК-70-100° произвела удар по транспорту на входе в порт Пиллау. Сброшено бомб 26 ФАБ-250. Прямыми попаданиями потоплен транспорт

17В

6000 тонн водоизмещения.

Вторая группа 9 ПЕ-2 произвела удар по транспортам и плавсредствам в Кенигсбергском канале. Сброшено бомб 22 ФАБ-250.

По данным АФС повреждено две БДБ.

Самолеты в районе цели обстреляны сильным огнем ЗА.

Один ПЕ-2 был подбит осколком снаряда. Произвел вынужденную посадку на аэродроме Навунден.

5 ПЕ-2 имеют повреждения; произвели посадку на своем аэродроме.

Повторный удар по транспортам и кораблям в Пиллау был произведен самолетами ИЛ-2 11 ШАД.

Двумя группами 12 ИЛ-2 8 ШАП /ведущий - капитан БЛАГОДАРОВ/, под прикрытием 8 ЯК-9 9 ИАП, в 17.16, Н-1300-200мтр., БК-75°, нанесли бомбоштурмовой удар по трем транспортам в Нефтяной гавани. По целям сброшено: 18 ФАБ-250, 8 ФАБ-100; израсходовано 1810 снарядов ВЯ, 60 ВС и 4050 патронов ШКАС.

В результате удара потоплен один транспорт 4000 тонн водоизмещения.

Последующий удар по конвою в составе 4 транспорта, 2 СКР, 3 БДБ, выходящему из залива Фриш-Гаф, в 17.30 Н-800-150мтр., БК-110° нанесли 20 ИЛ-2 в составе трех групп /ведущий -ст.л-нт БЕЛЯКОВ/. Прямыми попаданиями бомб ФАБ-100 - поврежден один транспорт 7000 тонн водоизмещения.

В районе цели самолеты были обстреляны сильным огнем ЗА. Один ИЛ-2 /экипаж в составе:летчик - мл.лейтенант ФОМИН,стрелок -сержант КОНДАКОВ/ с задания не вернулся. По докладу экипажей был подбит ЗА, произвел вынужденную посадку на переднем крае в районе Шудинтен. Один ИЛ-2 /летчик ст.лейтенант БЕЛЯКОВ, стрелок -сержант ДЕМЕНТЬЕВ/ произвел вынужденную посадку на фюзеляж в районе Квандиттен. Один ИЛ-2 /летчик мл.лейтенант МАПИН, стрелок - мл.сержант КОМАРОВ/ произвел вынужденную посадку на нашей территории. 8 ИЛ-2 от осколков снарядов имели повреждения.

Таким образом, в результате произведенного удара групп пикирующих бомбардировщиков, во взаимодействии с группами штурмовиков ИЛ-2, было потоплено три транспорта общим водоизмещением 15000т. и один СКА. Повреждено два транспорта, общим водоизмещением 16000 тонн и две БДБ. Сбито - два МЕ-109.

Наиболее характерным был удар по Пиллау в день решительного штурма и взятия Кенигсберга - 9 апреля 1945 года.

174

Для нанесения удара были выделены силы в составе:

ударная группа ..... 27 ПЕ-2 и 28 ИЛ-2;
группа подавления ПВО.. 16 ИЛ-2 ;
истребительное прикрытие..... 50 ЯК-9.

Бомбовая загрузка, для ударных групп, состояла из ФАБ-250, для групп подавления ПВО - ФАБ-100.

В 08.10 были получены данные от ВР о наличии в порту Пиллау 5 ТР ТР, 2 СКР, 3 ТЩ, 7 БДБ и нескольких катеров.

В 09.34 22 ИЛ-2 47 ШАП, под прикрытием 10 ЯК-9 9 ИАП, в составе четырех групп вылетали на выполнение задания.

Всю группу полка вел Герой Советского Союза - капитан ПОПОВ, он же являлся ведущим второй ударной группы. Ведущим третьей ударной группы шел старший лейтенант ОСТАПЕНКО. Группы подавления ПВО вели - ст.лейтенант ГЛУХАРЕВ и подполковник ЛАЗАРЕВ.

Через три минуты вылетели 22 ИЛ-2 8 ШАП четырьмя группами.

Герой Советского союза - гвардии капитан БЛАГОДАРОВ вел на выполнение задания всю группу АП. За ним шли группы гвардии мл.лейтенанта АБАЗОВА, гв.лейтенанта МАХОВА и мл.лейтенанта ЕРМОЛАЕВА.

Истребительное прикрытие осуществляли 14 ЯК-9 9 ИАП.

По маршруту группы следовали в общем порядке АД.

Ровно в 10.28 самолеты ИЛ-2 появились над целью. Стоящие в порту транспорта и корабли, при подходе самолетов ИЛ-2 к зоне досягаемости ЗА, открыли заградительный огонь.

Капитан ПОПОВ приказал группам подавления ПВО - подавить огонь батарей ЗА в районе цели. Одновременно пода команду старшему лейтенанту ОСТАПЕНКО приготовиться к атаке по транспортам в Военной Гавани.

Первым атаку произвели группы подавления ПВО. Одним заходом Н-1300 мтр., ВК-200°, противозенитным маневром самолеты сначала планировали на цель под углом 15-18°/ до высоты 900 мтр./, затем угол планирования увеличили до 25-30°.

Открывая пулеметно-пушечный огонь по батареям ЗА и огневым точкам, штурмовики с высоты 350 мтр. сбрасывали бомбы и левым разворотом уходили в сторону залива, где был намечен сбор после атаки.

Вслед за группами подавления ПВО, одним заходом, с планирования, Н-800-150мтр., 12 самолетов ИЛ-2 атаковали транспорты, при этом последняя группа обеспечивала выход из атаки группы капитана ПОПОВА.

175

В результате удара потоплен один транспорт водоизмещением 6000 тонн.

За последними самолетами первого эшелона, удар нанесли штурмовики 8 ШАП.

Первая шестерка ИЛ-2 обеспечивала выход в атаку, подавляя ПВО, а три остальные группы наносили удары по транспортам.

С Н-1100-100мтр., БК-190°, группа БЛАГОДАРОВА сбросила бомбы на танкер водоизмещением 8000 тонн. Танкер взорвался и затонул.

Когда группы ИЛ-2 произвели сбор после выхода из атаки, над целью появились пикирующие бомбардировщики.

В 10.30 - 10.38 с Н-3000-2100 мтр., с пикирования, 27 ПЕ-2 /ведущий - майор УСЕНКО/ нанесли удар по танспортам. Прямых попаданий в транспорта экипажи не наблюдали.

В период 14.07 - 20.00 было произведено по ТР ТР в Пиллау два повторных удара штурмовиками ИЛ-2. Удары носили аналогичный характер первым ударам.

В результате удара за 9.04.45 г. потоплено три транспорта общим водоизмещением 22000 тонн, один танкер 2000 тонн и одна сухогрузная баржа. Повреждено: один транспорт 3500 тонн водоизмещения.

Противодействие противника; несмотря на выделенные группы подавления ПВО / 16 ИЛ-2/, противник вел сильный огонь ЗА по нашим самолетам.

Хотя потерь в этом ударе и не было, но два ПЕ-2 и 12 ИЛ-2 были сильно повреждены огнем ЗА.

ИА противника над полем боя не появлялась.

Все остальные удары по ВМБ Пиллау, которые наносились совместными силами бомбардировщиков и штурмовиков ИЛ-2, организовывались подобно описанному выше.

Из бомбоштурмовых ударов, проводимых в порядке самостоятельных действий частей 11 ШАД, наиболее характерными явились удары 12.04 и 20.04.1945 г.

12.04.45 г. приказом командира АД с 6.00 дежурные АЭ полков, с истребительным прикрытием, были приведены в стартовую готовность, позднее в готовность был приведен весь состав дивизии для действий по транспортам противника в ВМБ Пиллау. Бомбовая зарядка самолетов составляла: 50% ФАБ-250 и 50% ФАБ-100. В каждом полку 60% экипажей было выделено для нанесения удара методом низких высот.

176

В 07.50 по получении радиограммы: Пиллау обнаружено 4 ТР, 4 КПЩ, погода ясно, видимость 15 клм., самолеты приготовились к нанесению удара, который был намечен на 10.00.

В 09.16 20 ИЛ-2 8 ГШАП, под прикрытием 8 ЯК-9 9 ИАП, вылетели на удар. Ведущим первой группы / он же ведущий полка/ был Герой Советского Союза - гвардии майор ТУРГЕНЕВ. Вторую группу вел гвардии ст.лейтенант МАХОВ, третью - гвардии лейтенант БУРШТЕЙН.

В период 09.58 - 10.00 группа 6 ИЛ-2 гв.ст.лейтенанта МАХОВА с одного захода, с низких высот, Н-1100-100мтр., БК-200°, атаковала батареи ЗА в районе бассейнов Внутренней гавани.

Вслед за группой МАХОВА 6 ИЛ-2 гвардии майора ТУРГЕНЕВА атаковали транспорта водоизмещением до 4000 тонн. Из группы гвардии майора ТУРГЕНЕВА по собственной инициативе один ИЛ-2 безрезультатно атаковал транспорт до 4000 тонн.

Группа 7 ИЛ-2 гвардии лейтенанта БУРШТЕЙНА атаковала один транспорт 6000 тонн и сухогрузную баржу.

На выходе из атаки и отходе от цели экипажи наблюдали прямые попадания ФАБ-250 в транспорт водоизмещением 6000 тонн. На транспорте был вызван взрыв большой силы и пожар. Одна бомба ФАБ-250 попала в сухогрузную баржу, которая переломилась и затонула.

От сильного огня ЗА и МЗА 8 ИЛ-2 были повреждены и вышли из строя на 2 суток.

Летчик гв.лейтенант ЛАВРИК, стрелок мл.сержант ПАВЛИНОВ получили легкие ранения от осколков снарядов.

Вслед за 8 ШАП в 09.20 вылетели 19 ИЛ-2 47 ШАП, под прикрытием 10 ЯК-9 9 ИАП в составе трех групп. Ведущими групп шли: Герой Советского Союза - капитан АКАЕВ, лейтенант МЫШКИН и лейтенант РОДЗИЕВСКИЙ.

В период 09.58 - 10.00 14 ИЛ-2, первая и вторая группы, с низких высот /Н-150-70 мтр., 5 ИЛ-2 с планирования Н-900-300 мтр., БК-190° атаковали два транспорта водоизмещением свыше 6000 тонн.

Экипажи наблюдали два прямых попадания бомбами ФАБ-250 в транспорта.

В результате прямых попаданий на транспортах были вызваны сильные взрывы и пожары. Израсходовано боезапаса: 20 ФАБ-250, 36 ФАБ-100, 66 РС-82, 1380 ВЯ, 2730 ШКАС, 440 БС.

В итоге первого удара было потоплено: 1 ТР 4000 тонн, сухогрузная баржа 1000 тонн и поврежден транспорт 6000 тонн. После посадки, части дивизии через 1.30 были готовым к повторному удару, но удар был отставлен Командующим ВВС КБФ.

20.04.45 г. В 09.16 Командующий ВВС КБФ приказал командиру 11 ШАД уничтожать плав.средства противника в порту и на подходах к Пиллау, ввиду неблагоприятных метеоусловий. Вылеты производить по готовности.

В соответствии с приказом Командующего ВВС, командир АД принял решение: транспорта и корабли в Пиллау уничтожать небольшими группами по 8-6 ИЛ-2, под прикрытием истребителей.

Первая группа 6 ИЛ-2 8 ШАП /ведущий - Герой Советского Союза капитан БЛАГОДАРОВ/ в 10.05 вылетела на уничтожение плав.средств противника с бомбовой нагрузкой по 2 ФАБ-250 на самолет.

На подходах к Пиллау экипажи плавсредств не обнаружили. В 10.52 в заливе Фриш-Гаф, обнаружив БДБ, капитан БЛАГОДАРОВ с низких высот произвел удар с одного захода.

Прямым попаданием бомбы ФАБ-250 /капитана БЛАГОДАРОВА/ БДБ была потоплена.

В 11.40 вылетела вторая группа 6 ИЛ-2 8 ГШАП /ведущий - гв.лейтенант АВАЗОВ/, под прикрытием 2 ЯК-9 9 ИАП.

На подходах к базе группа плав.средств не обнаружила.

В 12.30, проходя над Пиллау, ведущий обнаружил идущий буксир во Внутренней гавани и принял решение ударить по военным об"ектам в гавани и атаковать буксир, подходящий к под"емному крану.

Экипажи наблюдали взрыв одной бомбы ФАБ-250 в двух метрах от борта буксира, остальные бомбы рвались в районе причалов.

От сильного огня ЗА и МЗА один ИЛ-2 /летчик гв.мл.лейтенант ЛАРИОНОВ/ был подбит, произвел посадку на аэродроме Мюльзен. Один ИЛ-2 был поврежден.

Одновременно с вылетами групп 8 ШАП, вылетали группы и 47 ШАП. Таким образом, в районе цели находились по 2 и 3 группы от АД.

В 11.15 6 ИЛ-2 47 ШАП /ведущий - Герой Советского Союза капитан ПОПОВ/ вылетел на уничтожение плав.средств противника. При подходе к базе, группа была встречена сильным огнем ЗА. Капитан ПОПОВ решил итти в район Нойтиф, где на морском аэродроме обнаружил четыре катера. Первым заходом пулеметно-пушечным огнем самолеты проштурмовали батареи ЗА аэродрома, а на втором заходе с низких высот атаковали четыре катера.

178

В результате прямых попаданий было потоплено два катера.

Вылеты остальных групп носили аналогичный характер и были направлены на срыв интенсивной эвакуации немцев.

Из-за резкого ухудшения погоды к 17.00 /облачность 10 баллов, Н-100 мтр., туман /действия дивизии были прекращены.

В результате, за день боевых действий штурмовиков ИЛ-2, было потоплено: 2 БДБ, 2 сухогрузных баржи и два катера. Повреждено: один буксир.

1У. Результаты операции.

Всего за период с 9.03 по 25.04.45 г.на бомбоштурмовые удары по ВМБ Пиллау было произведено 2023 самолетовылета, из них:

бомбардировщиками ПЕ-2..... - 239,
штурмовиками ИЛ-2..... - 938,
истребителями прикрытия..... - 846.

В результате ударов в ВМБ Пиллау потоплено:

23 ТР ТР, общим водоизмещением 113000 тонн,
1 танкер, водоизмещением..... - 5000 тонн,
2 ТЩ, 9 БДБ, 5 сухогрузных барж, 13 СКА, 2 КТЩ и 1 катер.

повреждено: 19 ТР ТР, 1 танкер, 1 ММ, 3 СКР, 3 ТЩ, 2 СКА, 2 БДБ, 2 буксира, 1 НСУ, 1 баржа, 1 СП.

В воздушных боях сбито 14 самолетов противника.

Наши потери составили 13 самолетов, из них: 1 А-20-Ж, 1 ПЕ-2, 9 ИЛ-2, 2 ЯК-9.

З а к л ю ч е н и е.

Операция по уничтожению транспортов и кораблей противника ВМБ Пиллау длилась продолжительное время / 48 суток/ и протекала в условиях быстро меняющейся обстановки, начиная от окружения Восточно-Прусской группировки противника и до овладения городом Кенигсберг и ВМБ Пиллау.

Если в начале операции ИА противника продолжала противодействовать нашей авиации, то после занятия г.Кенигсберг и большей части Земландского полуострова частями Красной Армии, ИА противника совершенно исчезла с поля боя. По вместе с тем, беспрерывно усиливалась и росла ПВО базы Пиллау за счет ЗА.

Все это требовало беспрерывного изменения тактических приемов и методов боевых действий на всем протяжении операции.

Основными недостатками при проведении операции были:

а/ большое удаление базирования МА от цели /470 км.по прямой/, что вызывало большой расход моторесурса и горючего, затрудняло выбор наивыгоднейшего маршрута и исключало возможность повторных заходов на цель;

б/ невозможность, из-за малой водной акватории базы, применения торпедоносной авиации и топмачтового метода бомбометания, что значительно снижало общую эффективность боевых действий.

Положительными сторонами организации и проведения операции являлись:

а/ своевременная и тщательная ВР базы Пиллау и подходов к ней, что обеспечивало принятие правильного решения на удар по времени и количеству выделяемых сил;

б/ правильный выбор способа бомбометания для штурмовиков ИЛ-2 / с низких высот/, который обеспечил довольно высокую эффективность ударов при невозможности применить топмачтовый способ;

в/ правильный выбор средств поражения - ФАБ-250 с взрывателем замедленного действия, что обеспечило потопление транспортов, водоизмещением 6000-10000 тонн от одного, максимум двух, попаданий;

г/ выделение специальной группы подавления ПВО, что значительно сократило боевые потери самолетов от воздействия ЗА противника.

В Ы В О Д Ы:

1. Пиллауская операция является образцом самостоятельных успешных боевых действий авиации против современной мощной ВМБазы, с целью затруднить противнику перевозки и эвакуацию остатков своих разбитых под Кенигсбергом армий.

2. Операция еще раз показала, что массированные комбинированные удары всех видов авиации, строго разграниченные по времени, являются наиболее эффективными при действиях по современным ВМБазам, насыщенным большим количеством средств ПВО.

3. При действиях по ВМБазам, необходимо выделять не менее 1/3 сил в группы подавления ПВО, в противном случае ударные группы будут нести большие потери.

4. Основным средством поражения транспортов, водоизмещением до 10000 тонн и легких боевых кораблей до ЭМ следует считать ФАБ-250 стальную с взрывателем замедленного действия 5-7 секунд.

180

Д. ОПЕРАЦИЯ ПРОТИВ ВМБ СВИНЕМЮНДЕ.

/Потопление линкора " Шлезиен"/.

В конце апреля 1945 г. войска второго Белорусского фронта, преследуя отступающие немецко-фашистские дивизии, вышли на рубеж проливов Дивенов и Пеене.

Противник, опираясь на заранее подготовленные инженерные сооружения, всеми силами старался остановиться здесь и не допустить дальнейшего продвижения войск Красной Армии в общем направлении на ВМБ Свинемюнде.

Роль и значение Свинемюнде для противника после падения баз и портов в Данцигской бухте стали особо важными.

Постоянное базирование не только транспортных, но и боевых кораблей, поддерживающих фланг армии в районе городов Калмин и Валмиг, превратили ее в главную военно-морскую базу.

Одновременно, Свинемюнде в это время являлась основной базой снабжения окруженных немецких группировок вдоль южного побережья БМ и базой приема эвакуированных ценностей, живой силы и техники.

Расположенная в устье реки Свинь, впадающей в Померанскую бухту, Свинемюнде представляет небольшой порт, оборудованный ремонтными средствами для кораблей малого водоизмещения. Глубокий вход базы позволяет базирование тяжелым крейсерам и линкорам. В последний период военных действий, на порт Свинемюнде базировались учебный линкор " Шлезиен", крейсер " Лютцов", 3-4 ЭМ, миноносцы и другие корабли. В районе Свинемюнде могла базироваться сухопутная авиация, а на порт - морская авиация.

Чтобы сломить сопротивление противника на занятом рубеже и овладеть ВМБ и городом Свинемюнде, наступающим войскам Красной Армии потребовалось тщательно подготовить, а затем и провести специальную операцию.

Военно-Воздушные Силы КБФ в этой операции действовали совместно и во взаимодействии с 4-ВА 2 Белорусского фронта, на которую была возложена задача ударами с воздуха содействовать продвижению наших войск на суше.

Основной задачей для авиации КБФ явилась задача обеспечения приморского фланга Красной Армии от воздействия группы военных кораблей в этом районе; недопустить обстрела войск и побережья, уничтожать отходящие транспорта с живой силой и техникой в Померанской бухте.

181

Перед началом операции, в ВМБ Свинемюнде, была установлена довольно мощная группа кораблей. Авиацию противник перевел на западные и юго-восточные участки фронта, от чего воздушная обстановка в районе цели благоприятствовала успешному выполнению операции.

Метеообстановка: облачность 3-10 баллов, Н-600-200 мтр., видимость 4-10 клм; во второй половине дня дождь.

Исходя из поставленных задач, были разработаны штабом ВВС КБФ планирующие документы и схемы, определяющие общую идею решения, начало операции, состав выделенных сил, время и общий порядок действий.

Идея решения.

Общая идея принятого решения складывалась из следующих основных моментов:

а/ организации предварительной разведки, с целью определения диспозиции кораблей в базе;

б/ нанесения главного удара силами торпедоносцев и бомбардировщиков - топмачтовиков;

в/ обеспечения штурмовиками выхода в атаку и выхода из атаки групп торпедоносцев и топмачтовиков;

г/ контроля результатов удара визуальным наблюдением и фотосъемкой.

Взаимодействие ударных и обеспечивающих групп в операции строилось на принципе нанесения ударов строго по времени и направлению заходов на цель.

Состав выделенных сил.

Для участия в операции были выделены следующие силы:

ударные группы -	20 А-20-ДО 51 МТАП, самолеты торпедоносцы, и бомбардировщики -топмачтовики;
группа боевого обеспечения:	28 ИЛ-2 7 ГШАП, штурмовики;
группы истребит. прикрытия:	48 ЯК-9 21 и 12 ИАП;
разведывательное обеспечение:	6 истребителей ЯК-9 15 ОРАП.

Таким образом, всего для участия в операции было выделено 102 самолета.

182

Планирование операции.

Согласно составленных Штабом ВВС планирующих документов, перед началом операции предусматривалось установление постоянного наблюдения за действиями боевых кораблей противника в Померанской бухте и на подходах к ней, в районе о.Рюген и в самой базе Свинемюнде.

В случае обнаружения боевых кораблей противника, ведущих арт. огонь по наступающему флангу Красной Армии, на время операции устанавливалось дежурство ударных групп на земле в стартовой готовности к вылету по сигналу с КП ВВС.

Для решения этой задачи, две группы самолетов штурмовиков ИЛ-2 от 7 ГШАП, вооруженные бомбами ФАБ-250 и ФАБ-100, предназначались для подавления ПВО кораблей в момент нанесения основного бомбоудара группой самолетов-топмачтовиков и торпедоносцев 51 МТАП/зарядка: бомбы ФАБ-500 и торпеды/.

Эти группы находились вместе с группами истребительного прикрытия от 12 и 21 ИАП на аэродроме Кольберг.

Нанесение ударов, с целью уничтожения боевых кораблей на рейде Свинемюнде, должно было осуществляться по разработанной схеме в двух вариантах.

Первый вариант предусматривал удар по боевым кораблям на рейде из состава легких ВМС противника.

Во втором варианте, после подавления ПВО кораблей, группой штурмовиков ИЛ-2, должны были нанести эшелонированный удар бомбардировщики-топмачтовики / А-20-Д0 и самолеты ИЛ-2/ по учебному линкору "Шлезиен" - как главной цели. Сопровождение к цели, атаку и выход из атаки обеспечивают взаимодействующие с ударными группами истребители прикрытия.

Боевая зарядка самолетов, входящих в ударные группы: для самолетов А-20-Д0 - по одной бомбе ФАБ-1000 и одной ФАБ-500, или по две ФАБ-500/ берут ведущие пар/, ведомым экипажам боевая зарядка планировалась в зависимости от степени их подготовки - по четыре - две ФАБ-250 или одна ФАБ-250 и одна ФАБ-500.

Ведущим самолетам групп штурмовиков ИЛ-2 подвешивались по две ФАБ-250, остальные самолеты брали по четыре ФАБ-100.

Контроль результатов ударов должны были осуществлять пары истребителей ЯК-9 от 15 ОРАП и выделенные самолеты от 8 МТАД.

183

Подготовка операции.

Разработанные материалы по операции, боевую задачу и плановую таблицу штаб ВВС рассылал командирам 8 МТАД, 9 ШАД и командиру 15 ОРАП.

Получив эти материалы, командиры частей и их штабы развертывали большую работу в частях по подготовке к операции.

Боевую задачу и плановую таблицу командиры авиадивизий доводили лично до руководящего состава АП АП, обращая особое внимание на отработку всех элементов взаимодействия ударных групп и групп обеспечения.

В целях лучшего усвоения задачи и отработки тактических приемов выполнения предстоящих ударов по боевым кораблям, командиры АП проводили специальные проигрыши с ведущими ударных групп и всем летным составом, участвующим в операции.

Ведущие групп истребительного прикрытия присутствовали на проигрышах в штурмовых и бомбардировочных полках, уточняя и конкретизируя отдельные элементы взаимодействия.

Малые глубины на рейде Свинемюнде не давали возможности широко применить торпедное оружие, поэтому были отобраны лучшие экипажи, в совершенстве владеющие методом топмачтового бомбометания. Успех основного удара полностью возлагался на топмачтовиков-бомбардировщиков А-20-Д0 и штурмовиков ИЛ-2.

Когда подготовка подходила к концу, готовность частей к выполнению поставленных перед ними задач проверили флагспециалисты, командиры авиадивизий и офицеры штаба ВВС.

Ход выполнения операции.

В течение 1,2 и 3.05.45 г. в р-не Кольберг и Свинемюнде держалась неблагоприятная погода. Боевые действия авиации ограничивались разведкой и вылетами мелких групп штурмовиков.

3.05.45 г. в трудных метеоусловиях 32 ИЛ-2 7 ШАП, группами по 4-13 самолетов, в течение дня вылетали на выполнение задачи по кораблям противника на рейде Свинемюнде и в Померанской бухте. В 08.50 "восьмерка" ИЛ-2 /ведущий группы лейтенант БРИЧКО/, под прикрытием 4 ЯК-9 /ведущий - капитан ХОРУЖИЙ/, используя густую дымку и низкую облачность высотой 100-400 метр., вылетали на поиск и уничтожение кораблей в Штеттинской бухте. Но полет группой в районе цели оказался почти невозможным. Лейтенант БРИЧКО принял решение возвратиться на аэродром.

184

Вдруг, во время разворота, справа по курсу он обнаружил большой военный корабль. Выполнив необходимый маневр для захода на цель, ведущий повел группу, чтобы нанести удар. БРИЧКО и его заместитель сбросили бомбы методом низкого подвода, остальные летчики, оказавшись в сложных условиях над целью, метод сбрасывания бомб выбирали по своему усмотрению. О результатах и фактической стороне этого удара штаб 9 ШАД доложил не совсем ясно.

Экипажи за результатами удара, посуществу, не наблюдали, поскольку бой протекал в обстановке возможного столкновения самолетов в воздуже и большой его скоротечности.

Во время удара самолеты были обстреляны слабым огнем ЗА и пулеметов.

В 11.35, высланная контрольная разведка в район цели от 15 ОРАП установила, что "большой корабль" - линкор, стоит с дифферентом на нос на рейде Свинемюнде. Носовая часть линкора затоплена водой до иллюминаторов верхней палубы.

После посадки, свои визуальные наблюдения, разведчики подтвердили целым рядом аэрофотоснимков.

В этот же день, в 18.48 / с улучшением погоды/ группа 18 ИЛ-2 /ведущий - гвардии капитан ГОНЧАРОВ/ в 5 клм. северо-западнее Мисдорв атаковала один транспорт, один ЭМ и один ТЩ.

Последовательно одним заходом, высота 1000-100мтр., низковысотным способом бомбометания был нанесен по кораблям бомбо-штурмовой удар.

В результате прямых попаданий одной бомбы ФАБ-250 и одной ФАБ-100 - один ТЩ был потоплен. Прямым попаданием одной бомбы ФАБ-250 был сильно поврежден один ЭМ.

В 20.20 4 ИЛ-2 /ведущий - гвардии лейтенант БРИЧКО/, обнаружив группу кораблей на рейде Свинемюнде в составе: учебный линкор, два ЭМ ЭМ, один СКР и один ТЩ, с высоты 900-50 мтр., одним заходом, БК-135 атаковали один ЭМ. Бомбами старшего лейтенанта СТОЛЯРОВА цель была перекрыта.

Конечные результаты удара, ввиду наступления темноты, установить не удалось.

4.05.45 г. при наличии благоприятной погоды, операция должна была производиться всеми выделенными силами по специально разработанному штабом ВВС плану.

С рассветом, 4.05.45 г. была произведена тщательная разведка района цели и установлено непрерывное наблюдение за обнаруженными линкором и другими кораблями.

185

Летный состав и материальная часть самолетов находилась на аэродроме в 20 мин.готовности к вылету.

Уточнив диспозицию и состав кораблей на рейде Свинемюнде, разведчики в 07.00 донесли радиограммой: " В состав группы на стоянке входят: учебный линкор, три ЭМ ЭМ, два СКР СКР, 2 ТЩ ТЩ, 5 ТР ТР и госпитальное судно. Погода: облачность 6-8 баллов, высота 1800-2000 мтр., видимость 4-10 клм., слабая дымка".

Первый удар.

В 10.38 10 А-20-ДО 51 МТАП /ведущий - капитан МАКАРИХИН/, подтприкрытием 18 ЯК-9 21 ИАП /майор УСЫЧЕНКО/ вылетели на совместный удар с группой штурмовиков ИЛ-2 в составе 24-х самолетов от 7 ГШАП /ведущий - лейтенант ГАРЮША/.

Группу штурмовиков прикрывали 10 ЯК -9 12 ИАП /ведущий - старший лейтенант РАССИХИН/.

Группы, пройдя маршрут, вышли северо-западнее рейда Свинемюнде в 11.30. Обеспечивая удар торпедоносцев и топмачтовиков А-20-ДО, атаку начали штурмовики ИЛ-2 обстрелом и бомбовыми ударами.

В 11.30-11.34 самолеты ИЛ-2, Н-1600-100 мтр., БК-120° и самолеты А-20-ДО с высоты 25-30 мтр., БК-150° атаковали линкор. С дистанции 4-5 клм. по команде с самолета управления " приготовиться к атаке" группы заняли исходные позиции для атаки; после команды "атака", самолеты легли на боевой курс. Топмачтовики, развивая скорость до максимальной, с дистанции 250-300 мтр., сбросив бомбы, из атаки выходили проскакиванием через цель, прижимаясь к воде и маневрируя по направлению. Торпедоносцы, выстрелив торпеды по линкору с дистанции 800-1000 мтр., из атаки выходили левым отворотом.

Визуальным наблюдением экипажей отмечено попадание одной бомбы ФАБ-500 в линкор. На линкоре вызван взрыв и очаг пожара. Одновременно было потоплено три транспорта, общим водоизмещением 18000 тонн и два ТЩ.

Результаты удара контролировали два ЯК-9 9 ШАД /ведущий - Герой Советского Союза подполковник СЛЕПЕНКОВ/ и два ЯК-9 15 ОРАП.

От огня ЗА над целью сбит один самолет А-20-ДО /экипаж летчика лейтенанта ЛИНИК/.

Израсходовано боезапаса: две торпеды 45-36 АП, две ФАБ-1000, 4 ФАБ-500, 36 ФАБ-100, 28 РС-82, 100 ВС, 2500 ВЯ, 2900 ШКАС.

186

Второй удар.

В период 16.04 - 16.07 5 А-20-ДО топмачтовиков, 1 торпедоносец /ведущий группы - лейтенант БОГАЧЕВ/ и один самолет наведения - капитан МАКАРИХИН, под прикрытием 8 ЯК-9 21 ИАП, с Н-30 м. БК-90° произвели по линкору и кораблям повторный совместный удар с группой штурмовиков - 16 ИЛ-2 от 7 ШАП /ведущий - капитан КОНЧАРОВ/, под прикрытием 8 ЯК-9 12 ИАП /ведущий - капитан ГОНТАРЬ/. С целью подавления ПВО кораблей, штурмовики первыми произвели атаку с планирования, Н-1800-500мтр., БК-270°.

По наблюдениям экипажей, был отмечен подводный взрыв в борту линкора. Одновременно, в результате прямых попаданий, было отмечено потопление одного транспорта, водоизмещением 5000 тонн, одного сторожевого корабля и повреждение одного ЭМ и одного транспорта, водоизмещением 3000 тонн.

Всего израсходовано боезапаса во втором ударе: 1 торпеда 45-36 АН, 3 ФАБ-1000, 27 ФАБ-250, 25 ФАБ-100, 24 РС-82, 2400 ВЯ, 430 БС, 4520 ШКАС.

Третий удар

Третий совместный удар производился в период 20.03-20.05 самолетами 5 А-20-ДО - топмачтовики, 1 торпедоносцем, Группу, под прикрытием истребителей 6 ЯК-9, в этом ударе вел капитан МАКАРИХИН.

Осуществляя взаимодействие с группой бомбардировщиков-топмачтовиков, группа в составе 16 ИЛ-2 7 ШАП /ведущий - ст.лейтенант КАРЛОВ/, под прикрытием 6 ЯК-9 12 ИАП / капитан ПИВОВАРОВ/ наносила бомбоштурмовые удары, с целью обеспечения атак топмачтовиков и одновременно уничтожала транспорта и корабли охранения.

В результате третьего удара отмечено прямое попадание одной бомбы ФАБ-1000 в кормовую часть линкора, где было отмечено возникновение нового очага пожара.

Одновременно, прямыми попаданиями бомб ФАБ-250 потоплены: транспорт водоизмещением 3000 тонн и один ЭМ; повреждены: один ТЩ и один СКР.

Израсходовано боезапаса в этом ударе: 1 торпеда 45-36 АН, 2 ФАБ-1000, 4 ФАБ-500, 22 ФАБ-250, 25 ФАБ-100, 7 РС-82, 1700 ВЯ, 70 БС, 2400 ШКАС.

187

Общие итоги операции.

Всего за период операции с 29.04 по 4.05.45 г.произведено 347 самолетовылетов, из которых на:

а/ бомбо-штурмовые и торпедные удары 29 А-20-Д0, 105 ИЛ-2 и 88 ЯК-9;

б/ разведку кораблей - 125 ЯК-9 и ПЕ-2.

В результате произведенных ударов по учебному линкору "Шлезиен", линкор полностью сел на грунт и затоплен до иллюминаторов верхней палубы от носовой до кормовой части.

Боевая рубка и надстройки линкора разрушены, средняя часть - обгорела.

Кроме затопления линкора, за период операции потоплено шесть транспортов общим водоизмещением 29000 тонн, эскадренный миноносец, два тральщика и один СКА. Повреждено: три эскадренных миноносца, один сторожевой корабль, тральщик и один транспорт водоизмещением 3000 тонн.

Результаты потопления учебного линкора " Шлезиен", других кораблей и транспортов противника на рейде Свинемюнде подтверждаются выводами специальной комиссии по определению эффективности действий Военно-Воздушных Сил КБФ, выезжавшей в ВМБ Свинемюнде, после ее взятия нашими войсками.

В ы в о д ы:

1. В результате проведенной операции, угроза обстрела флангов Красной Армии с моря была снята - поставленная задача ВВС КБФ была решена успешно.

2. Сравнительно ограниченный состав участвующих сил и потеря со своей стороны одного самолета свидетельствуют о высокой эффективности боевых действий ВВС в данной операции, окончившейся громадным уроном в корабельном составе сил противника.

3. Способ нанесения комбинированных ударов торпедоносцев, бомбардировщиков-топмачтовиков, при надежном подавлении средств зенитной обороны кораблей ударами штурмовиков, явился наиболее правильной и эффективной формой боевого использования авиации по уничтожению сил противника в ВМБ Свинемюнде.

4. Операция проходила в благоприятной воздушной обстановке, однако, борьба с зенитной артиллерией была ожесточенной. Практически оказалось невозможным подавить огонь группы боевых кораблей свыше

15 вымпелов действиями трех-четырех групп штурмовиков ИЛ-2. Фактически подвергались бомбо-штурмовому воздействию в каждом ударе 3-5 кораблей противника, а остальные корабли могли беспрепятственно вести прицельный зенитный огонь по атакующим самолетам.

5. Для достижения наибольшей эффективности ударных групп, необходимо обеспечивающим группам штурмовиков ИЛ-2 подвергать особому воздействию противовоздушную оборону противника на всю глубину его боевого отпостроения.

ОБЩИЕ ИТОГИ И ВЫВОДЫ ПО ОПЕРАЦИЯМ ВВС КБФ ПРОТИВ ВМБАЗ ПРОТИВНИКА.

1. Всего в течение войны на уничтожение сил противника в портах и базах ВВС КБФ произведено 4396 самолетовылетов, не считая вылетов истребителей прикрытия и самолетов-разведчиков на разведку.

В результате, было потоплено: 68 боевых кораблей, 95 транспортов общим водоизмещением 417500 тонн, три танкера общим водоизмещением 6200 тонн и 63 вспомогательных судна.

Кроме того, уничтожено и разрушено большое количество различного рода портовых складов, мастерских и других сооружений.
Свои потери составляют - 127 самолетов/ включая и истребителей/, из них: сбито в воздушных боях - 50, сбито огнем ЗА - 37, невозвратились с задания по неизвестным причинам - 40.

2. Наиболее эффективной формой боевого воздействия на противника, в сильно защищенной средствами ПВО базе, является нанесение массированных комбинированных ударов разнородными видами авиации с применением топмачтовиков.

3. Действия ВВС на каждом определенном этапе не должны распыляться по многим портам и базам, а должны быть направлены для воздействия по главнейшим базам, с целью достижения решающего успеха.

4. Массированные действия авиации по базам днем, целесообразно дополнять эшелонированными ударами небольших групп бомбардировщиков ночью, не давая тем самым противнику возможности какой-либо передышки.

189

2. ОПЕРАЦИЯ ПО РАЗГРОМУ ДЕСАНТА ПРОТИВНИКА В РАЙОНЕ ОСТРОВА СУХО.

22.10.42 г. в 08.00 Командующим ВВС КБФ было получено сообщение о сосредоточении до 32 судов противника в районе Волховской губы, на подходе к маяку Сухо и о высадке ДЕС на о.Сухо.

В 08.05 - 08.15 22.10.42 г. частям ВВС были поставлены задачи по отражению ДЕС. Отданы приказания:

а/ Командиру 26 АЭ - произвести разведку ДЕС противника у маяка Сухо, с задачей определения состава ДЕС, расположения и погоды в р-не цели;

б/ командирам 8 и 61 АБ - самолетами ИЛ-2 и И-15б уничтожить рядом последовательных ударов десантные плавсредства и войска на них в районе маяка Сухо.

Командиром 57 АП приказание о немедленной подготовке всех исправных самолетов для удара по ДЕС баржам противника у маяка Сухо, получено от командира 8 АБ в 8.25. Через пять минут была уточнена задача, состав групп и организация истребительного обеспечения. Для выполнения поставленной задачи полк располагал восьмеркой исправных / из десяти/ самолетов ИЛ-2, пятью кадровыи и шестью молодыми летчиками, из которых 4 не имели ни одного боевого вылета. Самолетам, базирующимся на аэродромы Ладожского узла, задача ставилась по "ВЧ" через Зам.командира 61 АБ.
11 ИАП располагал 10 исправными самолетами И-15 б/ 17 экипажей/, из 14; 6 исправными самолетами И-16 /9 экипажей/ из 8. 12 Кр.АЭ, базирующаяся на аэродром Выстав, имела 7 исправных МИГ-3 из 9 и 6 экипажей.

В 09.10 начальником штаба ВВС отдано приказание командиру 8 АБ о дополнительной подготовке и высылке самолетов ДБ-3 и СБ для нанесения бомбардировочных ударов по ДЕС средствам противника, с задачей их уничтожения.

В период 11.10 - 11.29 перебазировано по тревоге с аэродрома Бычье Поле на Гражданку 2 И-16 4 ИАП, для обеспечения истребительного прикрытия штурмовиков.

Остальные части, участвовали в операции со своих аэродромов в полном составе.

190

Первый удар по ДЕС произведен в 9.07, через час после получения извещения о сосредоточении до 32 судов противника. Воздействие на плав.средства противника продолжалось до 15.40.

Последовательность боевого воздействия на противника характеризуется следующей таблицей:

Время удара	Состав ударных групп	Состав групп прикрытия.
9.07	4 И-15 11 ИАП	
9.20	4 И-15 11 ИАП	6 МИГ-3 12 Кр.АЭ
9.50	4 ИЛ-2 57 АП	4 И-16,2-ЯК-1 21 ИАП.
10.25	4 ИЛ-2 57 АП	6 "Харрикейн" 3-ИАП
11.06-11.28	3 СБ 1 ГМТАП /одиночно/	
12.10-12.30	5 И-15 11 ИАП	/
" "	5 И-15 11 ИАП.	/6 МИГ-3 12 Кр.АЭ
13.05	1 ДБ-3 1-ГМТАП.	
14.42-14.50	5 И-15 11 ИАП	/4 МИГ-3 12 Кр.АЭ
" "	5 И-15 11 ИАП	/
15.15	1 ИЛ-2 57 АП/лидир./.	2 И-16 21 ИАП /от ЛФ
" "	12 ИЛ-2 15 ГШАП Л.Ф.	4 ЛАГГ-3, 6 МИГ-3,
		8 "Киттихаук"/.
15.37	3 СБ 1 ГМТАП	6 "Харрикейн" 3 ГИАП
" "		3 И-16 4 ГИАП,
		2 ЯК-1 21 ИАП.
	Безрезультатные вылеты.	
-	3 И-15 11 ИАП	/ 6 МИГ-3 12 КОАЭ.
	4 И-15 11 ИАП	/
	Полеты без обнаруж.цели.	
	2 ИЛ-2 57 АП.	6 И-16 11 ИАП.

Боевое воздействие на противника.

1 вылет И-15

Первый штурмовой удар.

В 08.47 с аэродрома Н.Ладога вылетели 4 И-15 б 11 ИАП /ведущий - капитан БЕЛЯЕВ/.

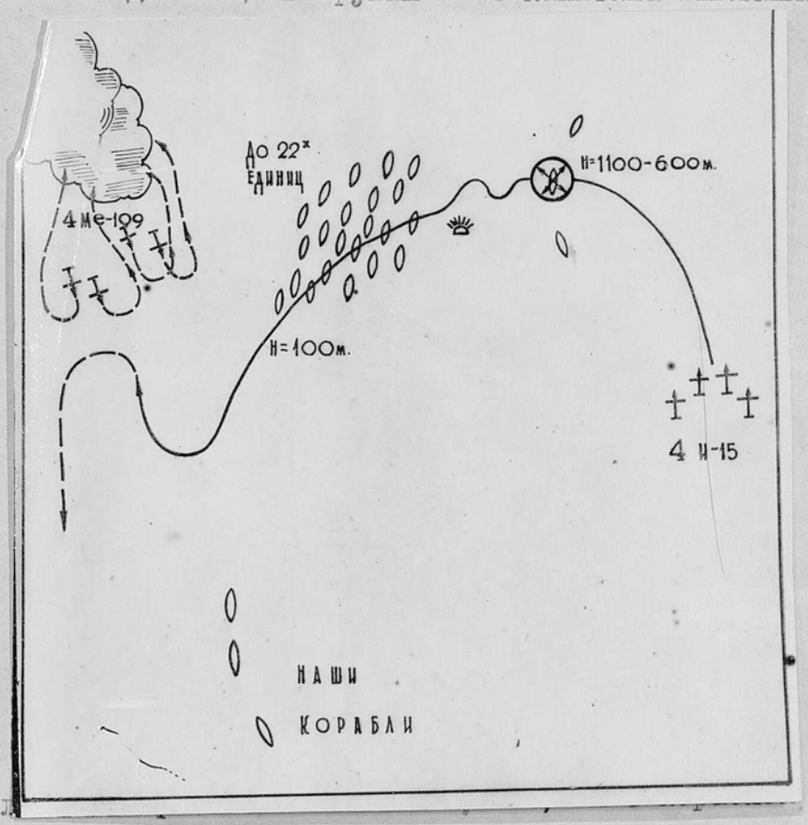
X-191

В 09.07 группа штурмовала суда противника. Подход к цели произведен в строю фронта с южного направления. Бомбометание произведено с пикирования Н-1100-600 мтр. по трем судам противника, расположенным восточнее маяка Сухо. Отворотом влево на 60-50°, обстреляли огнем РС и пулеметов ДЕС плавсредства, до 22 единиц, в 1-1,5 клм.западнее Сухо. Высота выхода из атаки - 100 мтр., уход от цели - отворотом на юг и набором высоты.

Результат: разрывы бомб в 5-8 мтр. от борта одного судна. Прямых попаданий не было. Отмечено попадание двух РС-82 в борт судна и возникновение пожара - судно повреждено.

С х е м а

Захода на цель группы И-15 капитана БЕЛЯЕВА.



Самол... и ДЕС барж противника.

При отходе от цели атакованы сзади сверху из-за облаков с Д-600 мтр. 4 МЕ-109. Атака отражена, разворотом на противника, пулеметным огнем. Самолеты противника ушли в облачность. На самолете И-15 капитана БЕЛЯЕВА снарядом пробита лопасть винта и верхняя правая плоскость. На самолете капитана ХЕСИНА осколками снарядов пробит стабилизатор и левая плоскость.

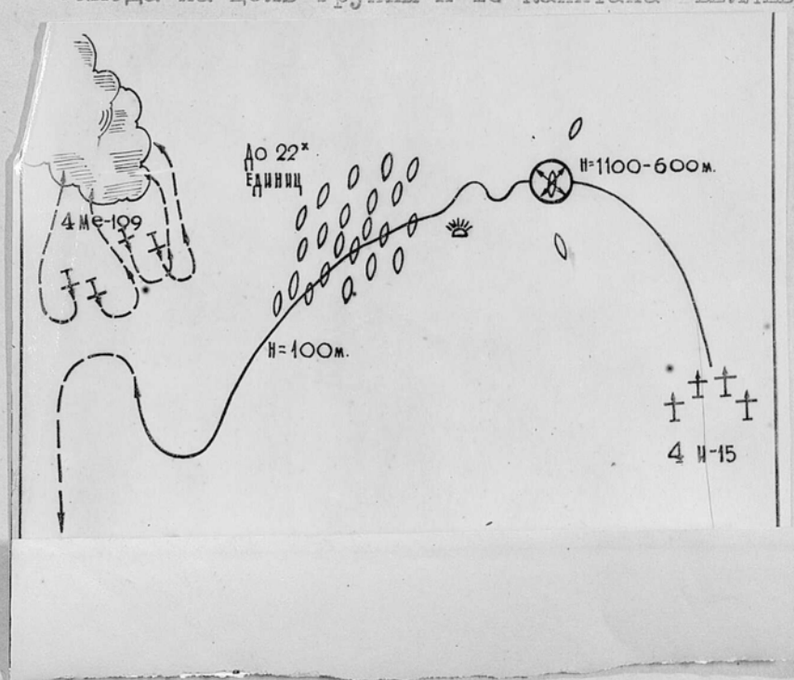
X-191

В 09.07 группа штурмовала суда противника. Подход к цели произведен в строю фронта с южного направления. Бомбометание произведено с пикирования Н-1100-600 мтр. по трем судам противника, расположенным восточнее маяка Сухо. Отворотом влево на 60-50°, обстреляли огнем РС и пулеметов ДЕС плавсредства, до 22 единиц, в 1-1,5 клм. западнее Сухо. Высота выхода из атаки - 100 мтр., уход от цели - отворотом на юг и набором высоты.

Результат: разрывы бомб в 5-8 мтр. от борта одного судна. Прямых попаданий не было. Отмечено попадание двух РС-82 в борт судна и возникновение пожара - судно повреждено.

С х е м а

Захода на цель группы И-15 капитана БЕЛЯЕВА.



Самолеты обстреляны огнем автоматов, ЗП с кораблей и ДЕС барж противника.

При отходе от цели атакованы сзади сверху из-за облаков с Д-600 мтр. 4 МЕ-109. Атака отражена, разворотом на противника, пулеметным огнем. Самолеты противника ушли в облачность. На самолете И-15 капитана БЕЛЯЕВА снарядом пробита лопасть винта и верхняя правая плоскость. На самолете капитана ХЕСИНА осколками снарядов пробит стабилизатор и левая плоскость.

192

Погода в районе цели: облачность 9-10 баллов, Н-1200-600 мтр. видимость 4-10 клм., местами снег.

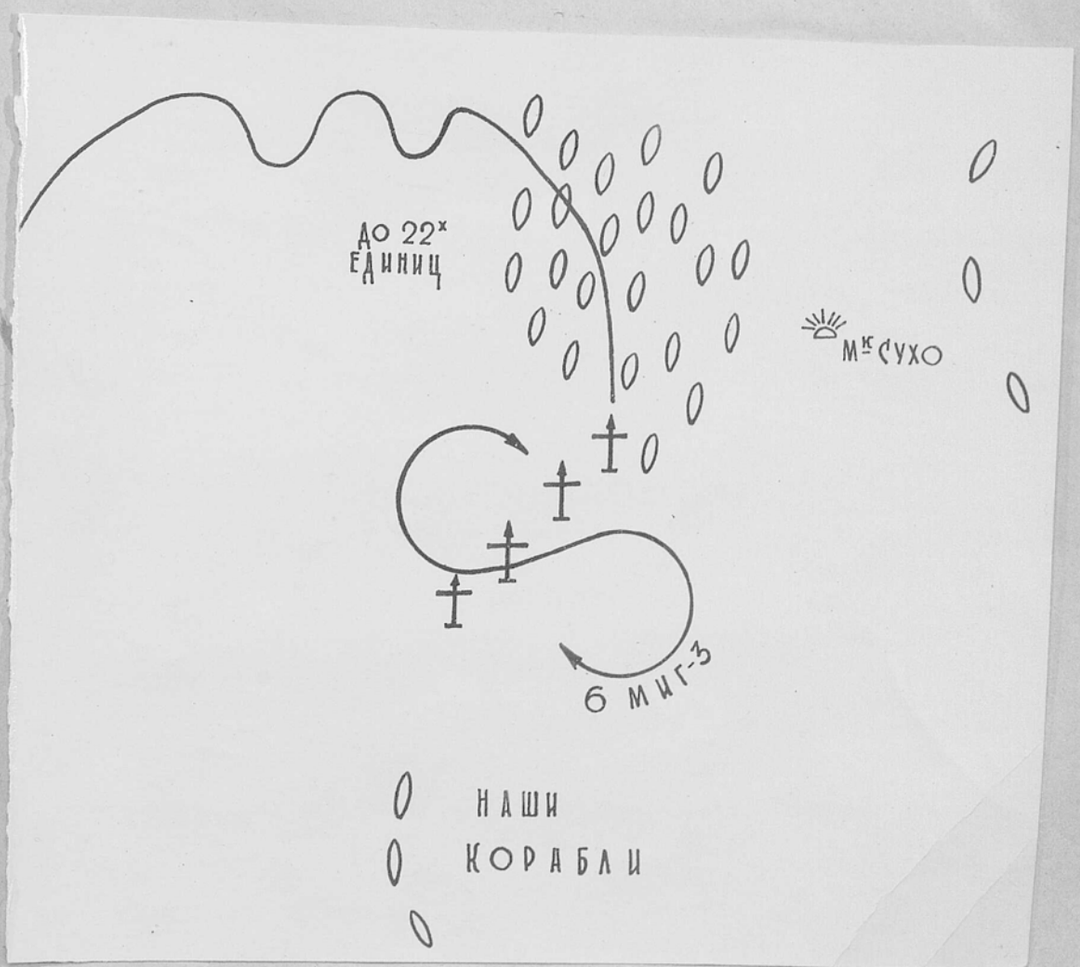
Второй штурмовой удар.

В 09.01 с аэродрома Выстав вылетело 4 И-15 11 ИАП /ведущий - капитан МИРОНЕНКО/, под прикрытием 6 МИГ-3 12 Кр.АЭ /ведущий - капитан КРАЙНОВ/.

Бомбардировочно-штурмовой удар произведен в 09.20 с Н-1300-600 мтр. Бомбы сброшены по группе судов противника 1-1,5 клм. западнее и северо-западнее Сухо, за один заход. Выход из атаки с противозенитным маневром с последующим отворотом на юго-запад. Результат - разрывы бомб в 10-20 мтр.от бортов судов.

С х е м а

захода на цель группы И-15 капитана МИРОНЕНКО.



193

Сопровождая штурмовиков, 6 МИГ-3 в 09.15 на Н-400-500мтр. встретили 2 ДО-215. Летчики - ст.лейтенант БЕГУН и старшина КОРНИЛОВ с Д-200-100мтр. атаковали одного из них сзади под ракурсом 3/4. В результате боя, один ДО-215 упал в 5 клм.северо-западнее маяка Сухо. Второй самолет противника скрылся в северном направлении.

Третий штурмовой удар.

В 09.25 с аэродрома Гражданка вылетели 4 ИЛ-2 57 АП /ведущий - капитан ПОТАПОВ/, в сопровождении 4 И-16 /ведущий -лейтенант КОВАЛЕВ/ и 2 ЯК-1 21 ИАП. Сбор произведен на первом круге с набором высоты до 600 мтр. При отходе группы ИЛ-2 и И-16 от аэродрома в 09.30 пристроились 2 ЯК-1.

При подходе к цели группа была встречена 6 МЕ-109 и 4 "Фиат", с которыми истребители прикрытия вступили в бой.

В 09.50 Н-800-400 мтр. 1 ИЛ-2 /летчик - ст.лейтенант БЕЗРУКОВ/ атаковал бомбами, РОФС, РС и пушечно-пулеметным огнем группу в 6-7 двухлодочных ДЕС барж в 15 клм.севернее маяка Сухо. Подход к цели производился с маневром по направлению и высоте. Выход из атаки произведен с набором высоты в облачность.

При выходе из облачности, летчик наблюдал пожар на трех баржах.

Второй ИЛ-2 /летчик - капитан ПОТАПОВ/ атаку производил в паре с летчиком ЕРЕМИНЫМ. В результате атаки зажжено две баржи. Самолет ПОТАПОВА в районе цели был атакован истребителями противника, загорелся, летчик ушел в облачность, а затем планировал на свою территорию и произвел посадку в пос.Сумская. Самолет сгорел,летчик - невредим.

При отражении атак истребителей противника, летчик ПОТАПОВ пушечно-пулеметным огнем подбил МЕ-109.

Два других ИЛ-2 /летчики-мл.лейтенант ЕРЕМИН и краснофлотец ДАРУЖИНСКИЙ/ , с выполнения задания не возвратились.

По докладу ст.лейтенанта БЕЗРУКОВА установлено,что летчик ЕРЕМИН, после удара, ушел в облачность с крутым набором высоты, вслед за капитаном ПОТАПОВЫМ в сопровождении двух И-16 21 ИАП.

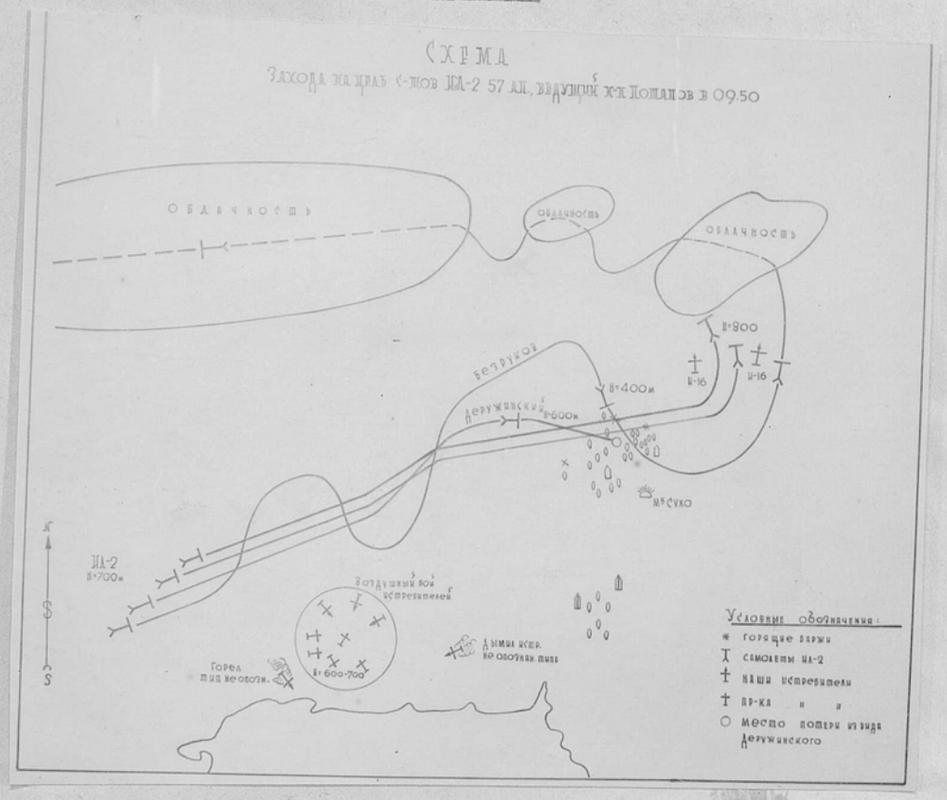
Самолет краснофлотца ДАРУЖИНСКОГО над целью был потерян из виду в момент атаки летчиком БЕЗРУКОВЫМ.

Самолеты в районе цели обстреляны сильным огнем ЗА /до 4-х разрывов одновременно/ и автоматов с барж и СКР/ вооруженные пароходы/.

194

По докладу летчиков истребителей 1,5 клм.севернее маяка Сухо находилось до 32 лодочных и однолодочных барж, которые стояли в группах пять-семь единиц каждая. В середине их находилось два военных корабля типа СКР /вооруженные пароходы/. В одном километре северо-восточнее маяка Сухо горел катер.

С х е м а
захода на цель самолетов ИЛ-2 57 АП /ведущий - капитан ПОТАПОВ/



Воздушный бой.

2 МЕ-109, атакуя наши самолеты спереди под ракурсом 3/4, при сближении растянулись. Первого МЕ-109 атаковал ведущий -лейтенант КОВАЛЕВ. Уклонившись от атаки, самолет противника попал под огонь остальных 3 И-16 и был сбит. Упал в воду 15 км.северо-западнее маяка Сухо. Второй МЕ-109, дымящий, планировал на запад.

В 10.25 с Н-500-50 мтр. три ИЛ-2 атаковали десантные средства противника в двух км.севернее маяка Сухо. Произведено два захода. При первой атаке, под углом планирования 25-30°, штурмовики сбросили на цель с Н-400-300 мтр. 8 ФАБ-100 и 16 АО-25 и обстреляли ее РС и пушечно-пулеметным огнем.

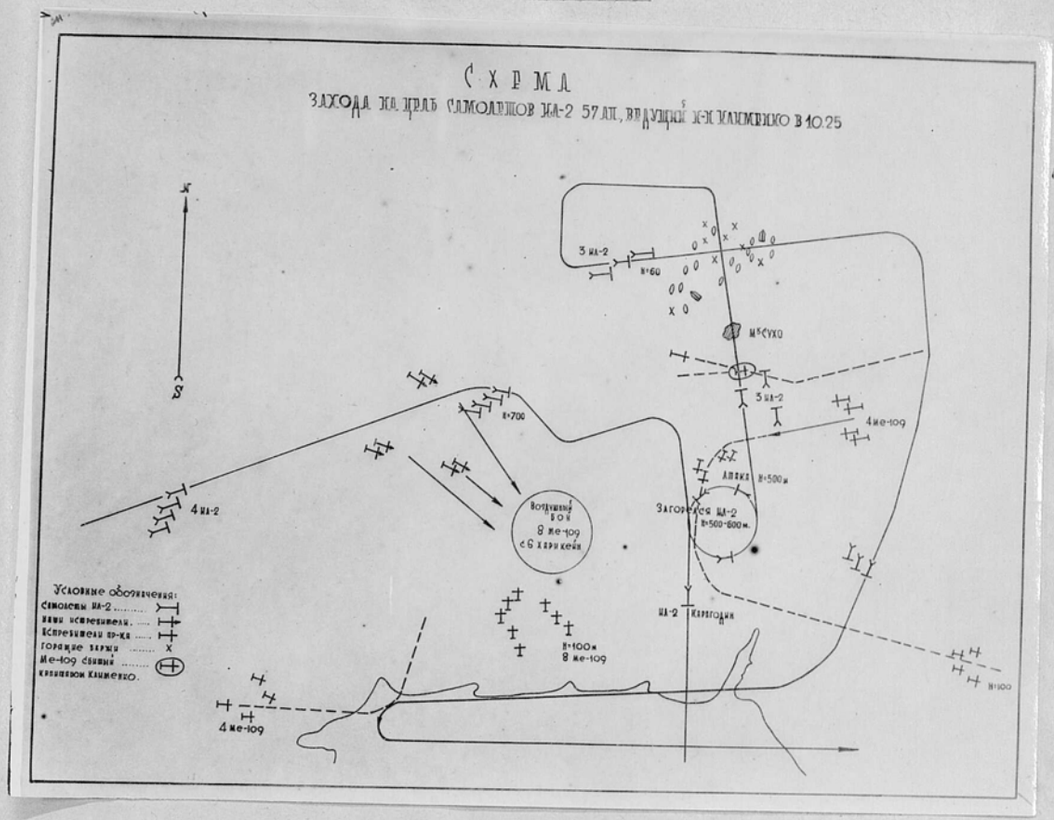
195

В результате первой атаки, зажжено четыре баржи. При повторной атаке с бреющего полета баржи были обстреляны РОФС, РС и пушечно-пулеметным огнем. Наблюдались прямые попадания в баржи РОФС и снарядов.

Выход из атаки строился маневром по направлению и высоте.

С х е м а

захода на цель самолетов ИЛ-2 57 АП /ведущий капитан КЛИМЕНКО/.



К моменту атаки, десантные средства противника располагались группами по 5-7 единиц в каждой. Всего было до 32 лодочных и однолодочных барж. Три баржи горели. Среди барж отмечено два СКР /вооруженные пароходы/. На каждой барже имелся ДЕС до 50-70 человек, который вел огонь по самолетам из винтовок. Самолеты обстреляны сильным огнем ЗА и автоматов. Экипажи наблюдали на двухлодочных баржах до четырех орудий, на однолодочных -- зенитные автоматы.

Один ИЛ-2 /летчик - краснофлотец ФОМЕНКОВ/, несмотря на прямое попадание в центроплан снаряда ЗА и взрыв баллона со сжатым воздухом, из строя не вышел и в атаке участвовал вместе с другими самолетами.

196

Посадка самолетов после выполнения задания - на аэродроме Новая Ладога.

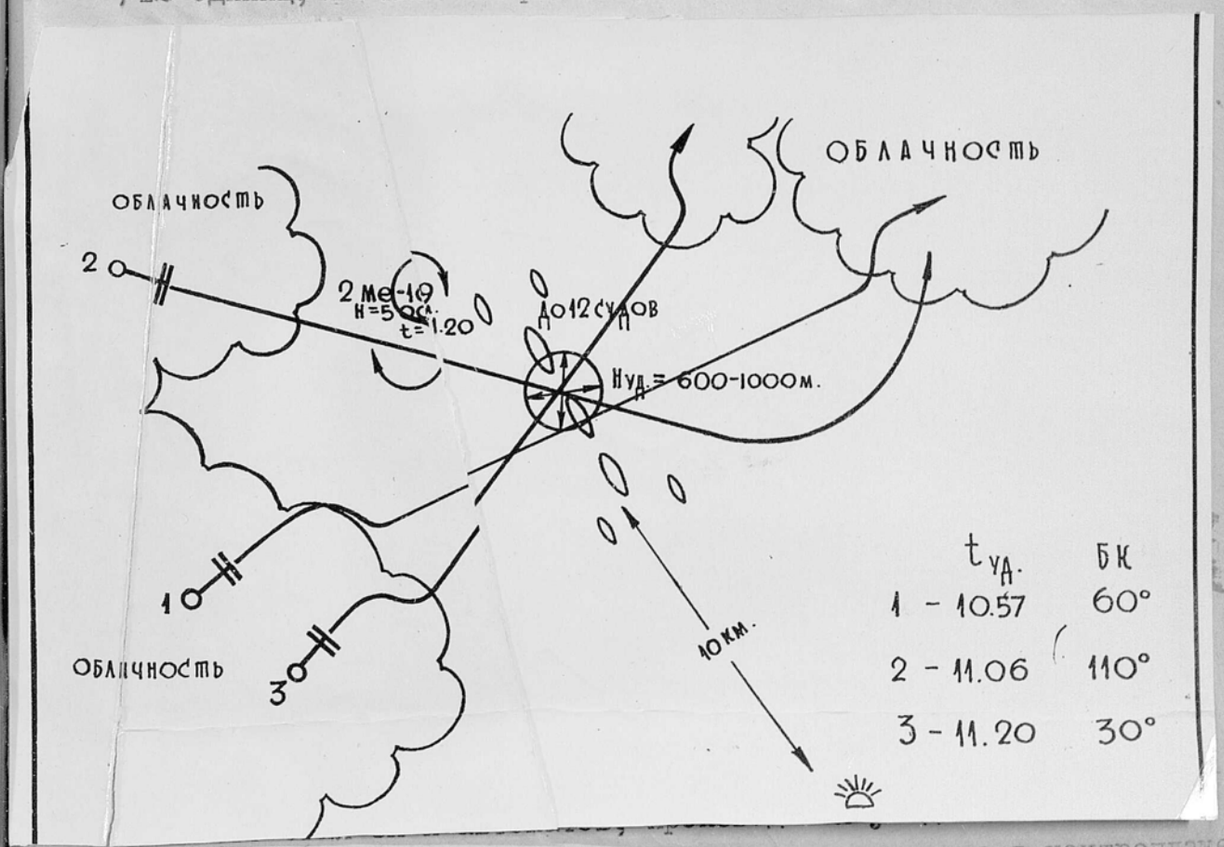
Воздушный бой.

В результате группового воздушного боя 6 "Харрикейн" с 10 МЕ-109, 2 "Фиат", на Н-1000-50 мтр. в районе маяка Сухо сбито 2 самолета противника и 3 повреждено. Один наш самолет имеет пулевую пробоину.

Пятый удар - бомбардировочный.

В период 10.34 - 10.55 с аэр.Углово вылетали, одиночно, три СБ 1 ГМТАП. Полеты к цели - в облаках. Над целью выход из облачности и атака.

Удары наносились одиночными самолетами в 10.57-11.06 & 11.20 с Н-600-1000 мтр.по группе катеров и спаренных ДЕС барж /12 единиц, 10-клм.северо-западнее маяка Сухо.



Один СБ имеет пробоину крупно-калиберного пулемета в центроплане. На втором самолете снарядом автомата пробит стабилизатор, а осколками поврежден фонарь стрелка-радиста. Над целью на Н-600мтр. в 11.20 наблюдалось патрулирование двух МЕ-109. Атак не было.

197

В 11.06 экипаж наблюдал 10 клм.северо-восточнее маяка Сухо пять барж и девять катеров на месте; 15 клм.северо-западнее маяка Сухо группу кораблей 6-8 вымпелов в двухкильватерной колонне, идущей курсом 340° со скоростью два-три узла.

2 вылет

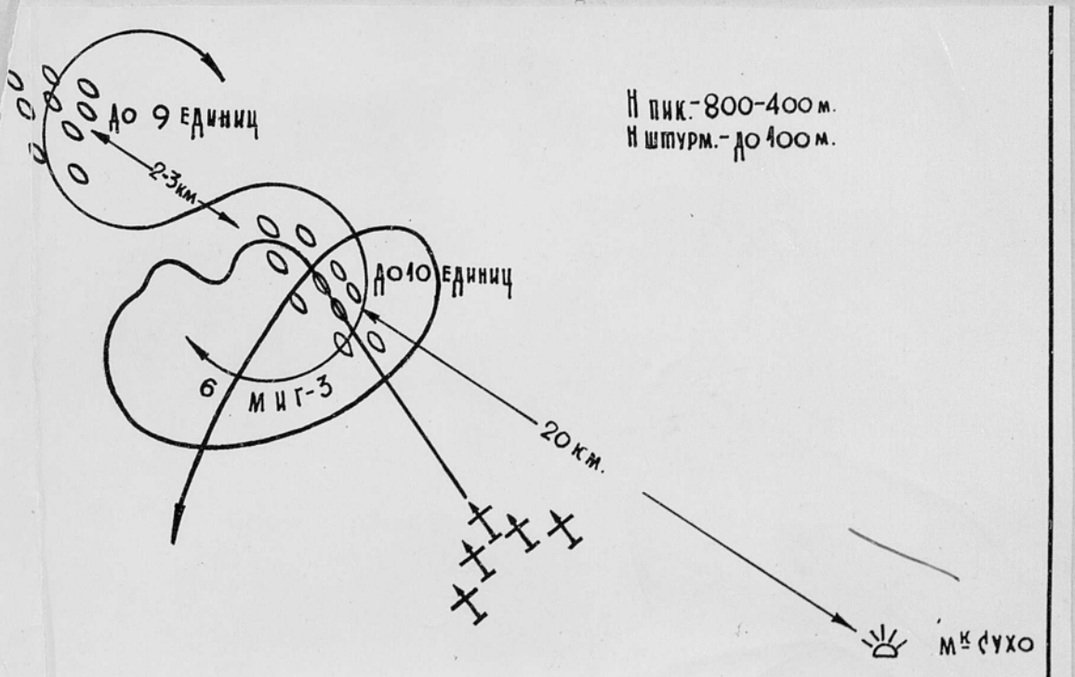
Шестой штурмовой удар.

В 11.35 с аэродрома Выстав вылетали пять И-15 11 ИАП /ведущий - капитан МИРОНЕНКО/, который под прикрытием 6 МИГ-3 12 Кр.АЭ / ведущий - капитан КРАЙНОВ /соединились над аэродромом Новая Ладога с пятью И-15 /ведущий - капитан БЕЛЯЕВ/ 3 АЭ. Дальнейшее следование к цели и выполнение задачи происходило в тесном взаимодействии обеих групп, под прикрытием 6 МИГ-3. Подход к цели был произведен двумя пятерками, в строю клина каждая. В 12.10 - 12.20 произведена штурмовка двумя заходами: первый заход - бомбометание с пикирования Н-800-400мтр.;после выхода из пикирования и набора высоты, второй заход - штурмовка РС и пулеметным огнем.

5 И-15 /капитана БЕЛЯЕВА/ штурмовали отходящую группу судов противника /10 единиц 20 клм.северо-западнее Сухо, которые преследовались и обстреливались с наших кораблей и катеров.

С х е м а

захода на цель группы И-15 к-на БЕЛЯЕВА.



198

Результат: одно прямое попадание бомбы в десантную баржу противника. Баржа затонула. Отмечены попадания РС в другие суда. При отходе от цели, экипажи наблюдали пожары на двух судах. В районе цели один МЕ-109 и один ФД-21 пытались атаковать наших штурмовиков из-за облачности.

Атака отражена самолетами прикрытия. Противник ушел в облачность. Самолеты обстреляны огнем автоматов и крупнокалиберных пулеметов. Повреждений нет.

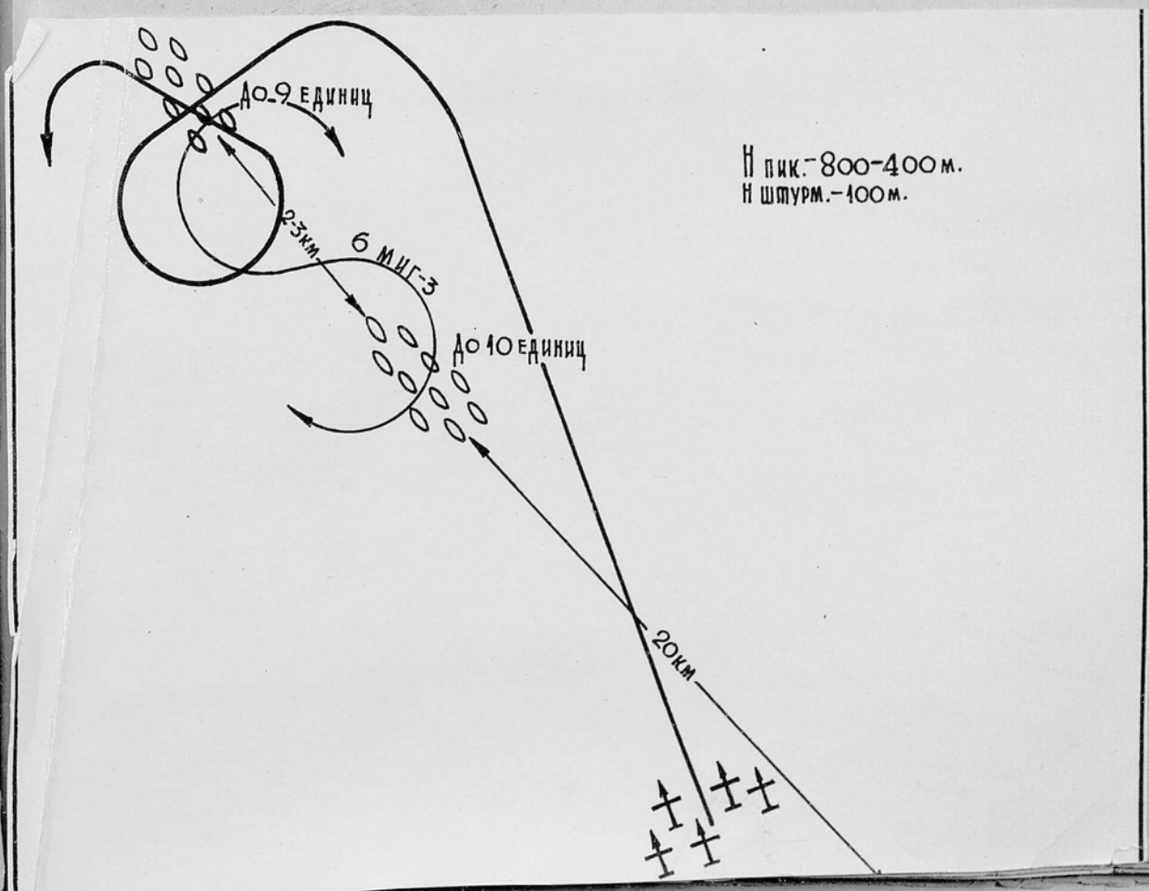
Задачу прикрытия штурмовых действий обоих групп самолетов И-15, выполняли 6 МИГ-3 12 Кр.АЭ.

В 11.50 на Н-1000-1200 мтр.летчики БЕГУН, ТРОШИН, КОПЬЕВ атаковали сзади 1 Ю-88, который пытался бомбить наши корабли. Самолет противника сбит. Упал в воду в 20 клм.западнее маяка Сухо.

Седьмой штурмовой удар.

Произведен 5 И-15 /ведущий - капитан МИРОНЕНКО/, в тесном взаимодействии с группой БЕЛЯЕВА, по группе судов противника /9 едини/, следующих 2-3 клм.северо-западнее первой группы противника, атакованной БЕЛЯЕВЫМ.

Результат - пожар на барже. Результатов попадания РС из-за дыма не наблюдали.



199

Восьмой удар - бомбардировочный.

В 12.21 с аэродрома Углово вылетал 1 ДБ-3 1 ИМТАП /экипаж капитана ДРОЗДОВА/. Полет к цели в облаках. Над целью - выход из облачности и атака. Удар нанесен в 13.05 с Н-1000 мтр.10 ФАБ-100 по одной барже и двум катерам в Ш-60°26', Д-31°59; БК-240°, заходов-один. Результаты бомбометания не определены, ввиду ухода в облачность, при появлении 3 МЕ-109 и сильного зенитного огня.

3 выш И-15

Девятый штурмовой удар.

5 И-15 /ведущий - капитан МИРОНЕНКО/ в 14.42 -14.50 трижды атаковали бомбами, РС и пулеметным огнем ДЕС средства противника /10 едини/ в 30 клм.северо-западнее маяка Сухо. В первый заход произведено бомбометание с пикирования Н-1000-600 мтр.Вторая атака произведена РС и пулеметным огнем с Н-1000-200 мтр. Третий заход - штурмовка пулеметным огнем до Н-100 мтр., с последующим уходом от цели маневром.

Результаты: отмечено два прямых попадания бомб в баржи, на одной из них взрыв большой силы. Баржи потоплены. Самолеты обстреляны огнем автоматов и ЗП; при втором заходе в атаку были атакованы с северо-запада 6 МЕ-109 и 2 "Спитфайер". Атака отражена лобовой контратакой лейтенанта БОРОХОВА залпом РС. Имеются основания предполагать о сбитии самолета противника. Требуется подтверждение. В дальнейшем самолеты противника были связаны воздушным боем с МИГ-3.

При отходе от цели на Н-800 мтр.заметили 1 ДО-217, который бомбил наши корабли. Лейтенанты БОРОХОВ и ПАНАСЮВ произвели одну атаку сзади и с Д-200 мтр. Самолет противника ушел в облачность. На самолете И-15 летчика БОРОХОВА пробит картер мотора, на с-те летчика ГУБАНОВА - поврежден фюзеляж и правая верхняя плоскость.

Десятый штурмовой удар.

Произведен 5 И-15 11 ИАП /ведущий - капитан БЕЛЯЕВ/ в тесном взаимодействии и одновременно с группой капитана МИРОНЕНКО, под прикрытием 4 МИГ-3 12 Кр.АЭ /ведущий - капитан КРАЙНОВ/.

В результате одного прямого попадания бомбы в баржу и возникновения пожара на ней, последняя сожжена. Разрывы остальных бомб и РС в 3-5 мтр.от бортов.

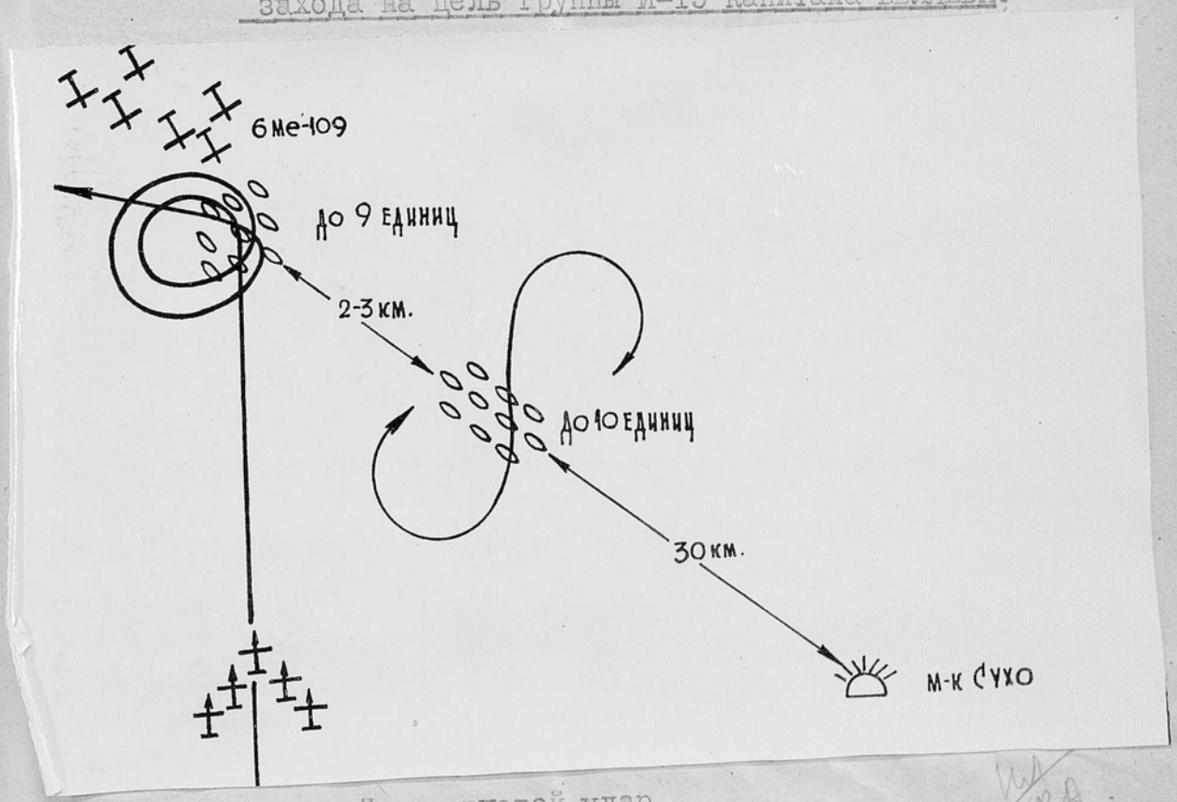
С выполнения задания не вернулись на свой аэродром два И-15 летчики: мл.сержант ДРАЧЕНКО и сержант ПРОКОПЬЕВ.

По докладу летчиков, оторвались от основной группы в момент атаки самолетов противника.

Штурмовые действия при девятом и десятом ударе обеспечивали 4 МИГ-3 12 Кр.АЭ. В период атаки штурмовиков на Н-800 мтр.вели воздушный бой с 4 МЕ-109. Капитан КРАЙНОВ на встречных курсах с Д-150 мтр. атаковал и сбил одного МЕ-109, второй самолет сбит летчиками ХРОМОВЫМ и ГОРЮНОВЫМ, при атаке сзади с Д-100мтр. Оба самолета противника упали в воду в районе действия наших кораблей.

С х е м а

захода на цель группы И-15 капитана БЕЛЯЕВА.



Одиннадцатый штурмовой удар.

1 ИЛ-2 /летчик - подполковник МОРОЗОВ/, под прикрытием 2 И-16 21 ИАП, в период 13.46 - 13.56 перелетел с аэр.Гражданка в Касимово с задачей в последующем лидировать самолеты ИЛ-2 15.ГШАП ВВС ЛФ. В 14.40 взлетели истребители сопровождения 4 ЛАГГ-3, 6 МИГ-3, 8 "Киттихаук", а в 14.45 две шестерки ИЛ-2 15 ГШАП, 1 ИЛ-2 57 АП и 2 И-16 21 ИАП, сбор произведен на большом круге.

В первой группе следовало 7 ИЛ-2 /лидер шел впереди с увеличенным интервалом/. Сзади на удалении 7-8 клм.строем пеленга следовала вторая группа 6 ИЛ-2. Высота полета 500мтр.Истреби-

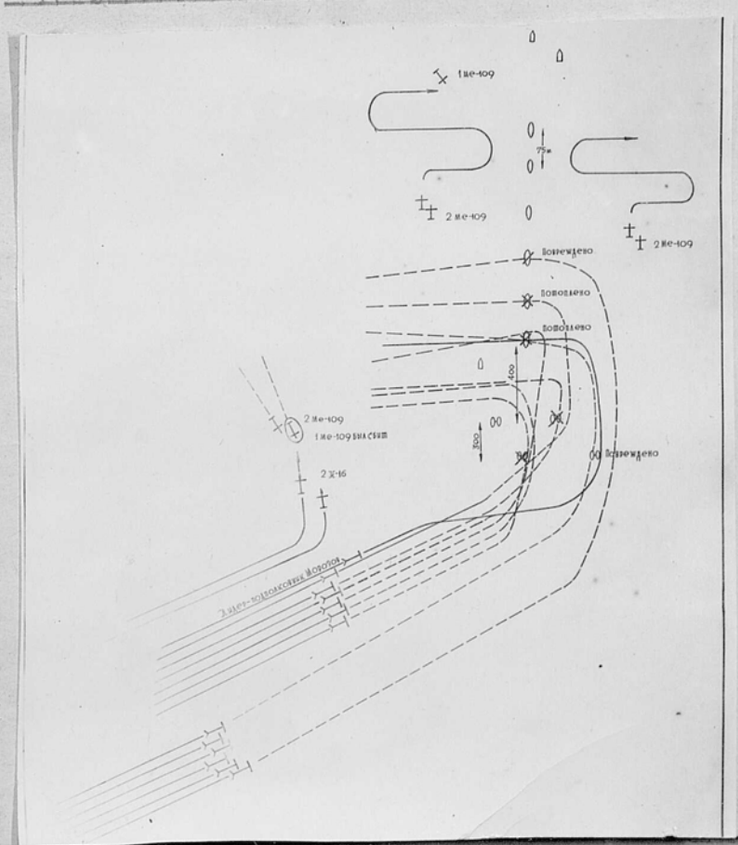
201

тели прикрытия шли парами по сторонам штурмовиков и сзади последней группы на одной высоте. 2 И-16 21 ИАП следовали слева от лидера. Удар произведен в 15.15 с Н-500-75 мтр.по каравану барж в составе 14 единиц, из которых 6 двухлодочных в точке Ш-60°49' Д-31°40'.

При первом заходе, подполковник МОРОЗОВ атаковал двухлодочную баржу бомбами, РОФС и РС. Отмечено прямое попадание двух РС-82 в борь баржи, разрывов бомб не наблюдалось. При втором заходе с Н-50 мтр. атаковал пушечно-пулеметным огнем две другие баржи. Всей группой ИЛ-2 / 12 ИЛ-2, под прикрытием 18 истребителей/ уничтожено две однолодочных и две двухлодочных ДЕС баржи, из которых одна, в результате атаки, подполковника МОРОЗОВА. / 1 ИЛ-2 и 2 И-16 21 ИАП/ сильно накренилась на левый борт/ повреждение одной лодки/ и предположительно считается потопленной. Самолеты обстреляны огнем ЗА, автоматов и атакованы сверху сзади 6 МЕ-109, снизу сзади еще 2 МЕ-109. В воздушном бою летчик 21 ИАН - лейтенант КОВАЛЕВ на самолете И-16 РС сбил одного МЕ-109. При посадке на своей аэродроме 1 И-16 подломал шасси.

С х е м а

захода на цель самолетов ИЛ-2 15 ГШАП ВВС № ведущих ком-ром 57 АП подполковником МОРОЗОВЫМ.



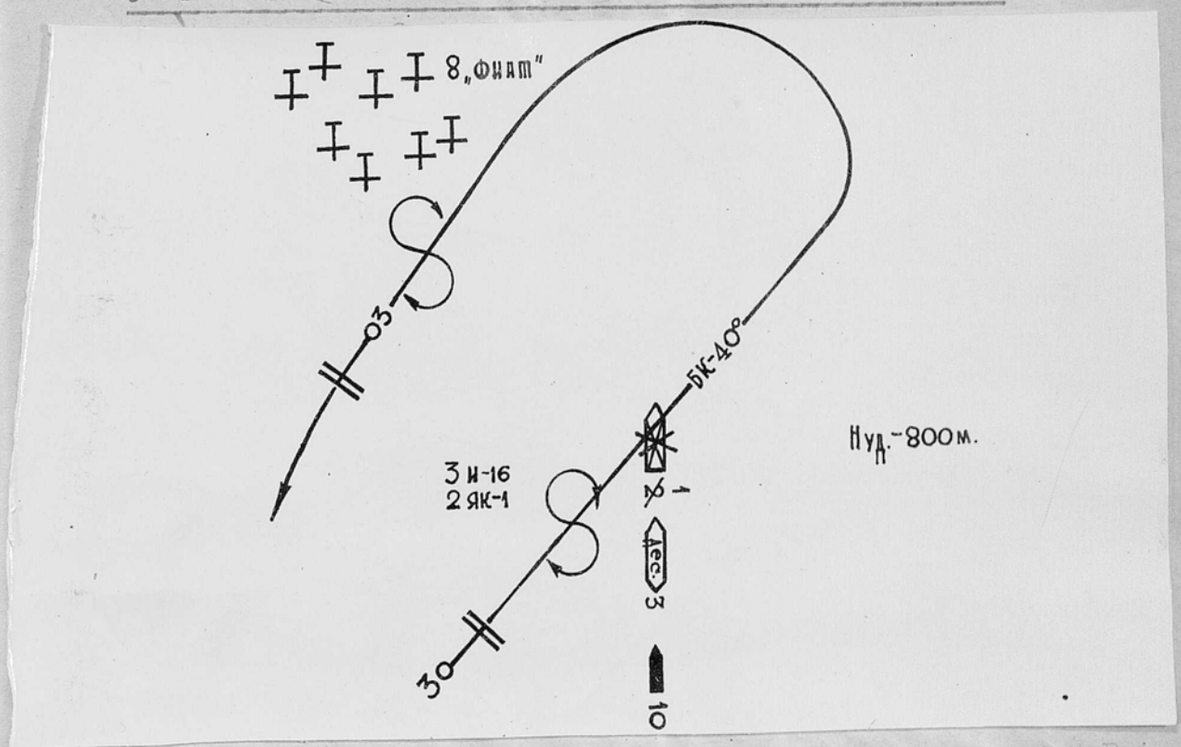
2 вып.
202

Двенадцатый удар - бомбардировочный.

В период 15.16 - 15.18 вылетали 3 СБ 1 ГМТАП, под прикрытием 6 "Харрикейн" 3 ГИАП, 3 И-16 4 ГИАП и 2 ЯК-1 21 ИАП. Удар нанесен в 15.37 с Н-800 мтр. по десяти катерам, двум СКР/ вооруженные пароходы / и трем сперенным баржам, Ш-60°42', Д-31°25', идущим в строю кильватер. На цель сброшено 18 ФАБ-100. Серия бомб ведущего легла в 5 мтр. от головного корабля, серия ведомого цель накрыла.

Схема

ударов трех СБ 1 ГМТАП в 15.37 на Ш-60°42' Д-31°25'



В результате прямого попадания бомб - судно затонуло. Результат подтверждают истребители прикрытия. Самолеты обстреляны сильным огнем ЗА и автоматов. Повреждений самолеты не имеют. После бомбометания и разворота на обратный курс, в 15.41 на Н-800мтр. самолеты атакованы сверху сзади 8 "Фиат". Истребители прикрытия вступили в бой. При отражении атаки, истребители противника 10 км. восточнее мыса Марьин Нос, стрелок-радист сержант БЕЛЯЕВ сбил 1 "Фиат", что подтверждается экипажами самолетов СБ. 1 самолет имеет одну пулевую пробоину из крупнокалиберного пулемета правой плоскости.

203

Тринадцатый, четырнадцатый вылеты/безрезультатные/

3 И-15 /ведущий - лейтенант СУСАНИН /, вылетавшие в период 16.50 - 18.20 на бомбоштурмовой удар по ДЕС средствам противника, цель не обнаружили из-за плохой видимости, приближались сумерки, облачность снизилась. Посадка произведена на своем аэродроме с бомбами.

Вторая группа И-15 /четыре самолета/, вылетавшие с той же задачей, цель не обнаружила по тем же причинам. Самолеты И-15 сопровождались 6 МИГ-3. Встреч с воздушным противником не было.

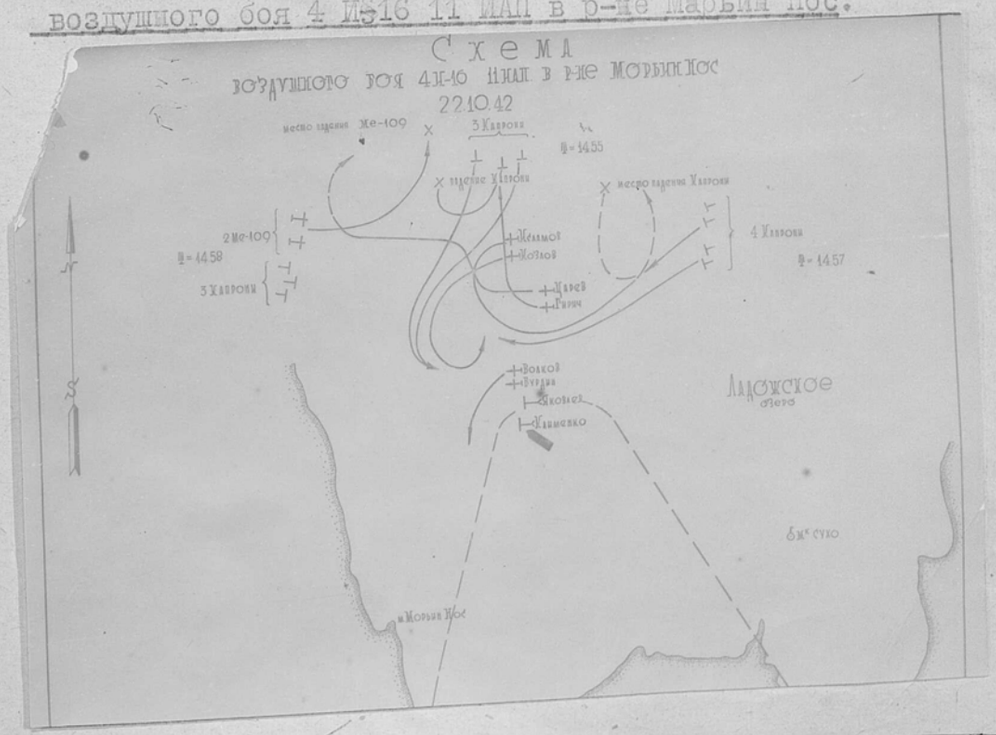
Пятнадцатый вылет - без обнаружения цели.

В 14.15 2 ИЛ-2 /ведущий - капитан КЛИМЕНКО/, под прикрытием 6 И-16 11 ИАП, вылетали с задачей поиска ДЕС средств противника по курсу маяк Сухо - бухта Саунасаари и уничтожение их. По маршруту полета цель не обнаружена.

В 14.45 в р-не Марьин Нос атакованы сзади с бреющего полета, со стороны суши 4 "Капрони". Атака отражалась истребителями сопровождения. Двум "Капрони" удалось обстрелять один ИЛ-2, который получил 15 пушечных пробоин и много пулевых. При заходе на посадку не выпустилась одна нога шасси. При втором заходе, вследствие вытекания горючего, остановился мотор. Посадка произведена с боеприпасами на фюзеляжах в 200мтр., от аэродрома. Погнут винт. Летчик невредим.

Схема.

воздушного боя 4 И-16 11 ИАП в р-не Марьин Нос.



204

Самолеты ИЛ-2 сопровождали 6 И-16 11 ИАП /ведущий майор БУРДИН/. В районе Марьин Нос группа встретила 6 "Капрони" и 2 МЕ-109. В процессе боя, с запада подошло еще четыре "Капрони". Группа непосредственного прикрытия в составе 2 И-16 сопровождала штурмовиков на Гражданку, а 4 И-16 на Н-900-1000 мтр. вступили в боф. Атаки производились РС и пульогнем с Д-400-50 мтр. Летчики ИСЛАМОВ прямым попаданием РС сбил одного "Капрони", второго сбил пульогнем ст. политрук ГИРИЧ. Сержант ЦАРЕВ лобовой атакой сбил одного МЕ-109, но будучи ранен вышел из боя уходом в облачность в направлении аэродрома Новая Ладога.

Полеты самолетов МБР-2 на поиск противника.

С наступлением темного времени на поиск ДЕС средств противника и удар по ним вылетали одиночно с аэродрома Н.Ладога пять самолетов МБР-2 58 АЭ. Произведено 7 самолетовылетов. Суда противника не обнаружены, бомбы сброшены на запасную цель.

Общие замечания по обстановке операции.

1. Выполнение операции протекало в достаточно сложной метеорологической обстановке. Малая видимость затрудняла обнаружение ДЕС противника; для поиска его, при отходе, требовался точный расчет и большой наряд самолетов.

2. Особенностью данной операции явилось участие всех родов авиации: истребителей, штурмовиков, бомбардировщиков, разведчиков и кораблей ЛВФ, без предварительной увязки и отработки вопросов взаимодействия.

3. Недостаточный состав групп истребительного обеспечения /отношение 1:2/, при сильном противодействии ИА противника, приводил к оставлению штурмовиков без прикрытия и потерям, снижению эффекта штурмовки.

4. Среднее напряжение на один самолет - два вылета, а в некоторых случаях у истребителей - 3 вылета. Каждый полет сопровождался сильным противодействием противника как огнем ЗА, так и истребителями.

Разведка и наблюдение за противником.

Разведка велась одновременно с ударами. Кроме того, производились специальные вылеты истребителей и ПЕ-2 на разведку.

205

В период 08.36 - 09.51 2 ЯК-1 26 АЭ вылетали на разведку плавсредств и ДЕС противника в Ладожском озере/ Саунаниеми, Сортавалахти, о.Коневец, Кексгольм, Кивисальми, маяк Сухо/. Разведполетом в 09.35 с Н-1000 мтр. обнаружено: 3-4 кмл. северо-западнее маяка Сухо до 8-10 двухлодочных спаренных ДЕС барж и до 12 простых барж, с которых противник вел огонь по маяку. Плав.средства противника были расположены полукругом, на месте, на расстоянии 50 мтр.друг от друга. Погода в р-не цели: облачность 10 баллов, Н-300-1000 мтр.видимость 10 клм., местами осадки.

По докладу же летчиков истребителей прикрытия в 09.50 1,5 км.севернее маяка Сухо находилось до 30 двухлодочных и однолодочных барж, которые стояли группами по 5-7 единиц каждая. В средине их находилось 2 корабля типа СКР.

Повторный вылет самолетами ЯК-1 26 АЭ произведен в период 11.18 - 12.20. Разведывательным полетом в 11.50 с Н-600 мтр. обнаружены 2-3 клм.северо-западнее Сухо горящие баржи /количество, из-за густого дыма, установить не удалось/. На маяке Сухо пожар. Погода: облачность 10 баллов, Н-600 мтр., видимость 4-10 км.

В период 16.10 -17.35 1 ПЕ-2 26 АЭ производил разведку Ладожского озера в р-не Ш-60°40', Д-31°40'.

Маршрут полета: Марьин Нос - Ш-60°40', Д-31°40', -маяк Сухо и далее на север до параллели 61°00'.

В районе полета экипаж самолета от атаки истребителей противника уклонялся пять раз уходом в облачность. Плавсредств противника не обнаружено.

Погода: вдоль восточного и северо-восточного побережья облачность 10 баллов, Н-400мтр., видимость 1 клм.

Последним наблюдением противника было в 15.37 самолетами СБ в Ш-60°42', Д-31°25'.

Корабли противника шли курсом норд, в строю кильватер до 10 катеров /однолодочные самоходные баржи/, 3 спаренных баржи и 2 СКР типа вооруженных пароходов /из них, один пароход потоплен ударом СБ/. С начала операции и до 15.40 авиация фактически непрерывно воздействовала на суда противника. Противник из вида не терялся. Исходя из этого, можно предполагать, что в результате боя, противник смог увести только те силы, которые наблюдались в последний раз самолетами в 15.37 /и может быть еще единицы, оторвавшиеся от общей группы судов и ускользнувшие от

206

общей группы судов и ускользнувшие от наблюдения; мало-мальски большой группы или соединения нескольких судов выйти из-под наблюдения посуществу было невозможно/.

Общие итоги действий ВВС КБФ.

Всего за операцию произведено самолетовылетов:

Ч а с т и	Количество и тип с-тов	Налет.
1 ГМТАП.....	6 с/вылетов СБ и 1 ДБ-3	05.44
57 АП.....	11 с/вылетов ИЛ-2	09.42
21 ИАП.....	4 с/вылета ЯК-1, 6 с/в И-16	10.52
3-ГИАП.....	12 с/вылетов "Харрикейн"	12.38
4 ГИАП.....	3 И-16	02.30
11 ИАП.....	35 с/вылетов И-153б, 6 И-16	48-08
18 КОАЭ.....	22 с/вылета МИГ-3	19.52
36 ОРАЭ.....	4 с/вылета ЯК-1, 1 ПЕ-2	05.02.
Всего:	111 самолетовылетов.	114.28

По характеру выполняемых задач самолетовылеты распределяются следующим образом:

а/ бомбардировочные удары.....6 СБ и 1 ДБ-3,
б/ бомбардировочно-штурмовые действия..... 11 ИЛ-2 и 35 И-15 б,
в/ сопровождение и прикрытие. 53 истребителя,
г/ разведка..... 4 ЯК-1 и 1 ПЕ-2.

И з р а с х о д о в а н о:

1 ГМТАП - 48 ФАБ-100,
57 АП - 24 ФАБ-100, 32 АО-25, 14 РОФС-132, 30 РС-82, 450 ВЯ, 1350 ШВАК, 6050 ШВАК,
21 ИАП - 10 РС-82, 90 ШВАК и 2650 ШКАС.
3-ГИАП - 90 ШВАК, 800 БС,
11 ИАП - 63 АО-25, 12 АО-15, 80 РС-82, 1000 ШКАС, 11000 ПВ-1
18 КОАЭ - 660 БС, 1360 ШКАС.

Всего израсходовано: 72 ФАБ-100, 95 АО-25, 12 АО-15, 14 РОФС-132, 120 РС-82, 450 ВЯ, 2340 ШВАК, 1460 БС, 11000 ШКАС, 11000 ПВ-1.

207

Р е з у л ь т а т ы

На основании докладов экипажей / подтвержденных частично опросом командиров кораблей и катеров ЛВФ/ и произведя сопоставления данных боевых донесений разведки, тв частности, - последовательных наблюдений противника с воздуха до 15.37, - результаты операции по отражению ДЕС противника на маяк Сухо определяются Командующим ВВС КБФ следующими итогами воздействия ВВС на морского и воздушного противника:

а/ по 1 ГМТАП - потоплено одно вооруженное судно, предположительно, пароход;

б/ по 57 - потоплено и сожжено 7 ДЕС барж, повреждена одна двухпалубная баржа/ предположительно утонула/;

в/ по 11 ИАП - потоплено и сожжено четыре баржи, повреждено две.

В воздушных боях сбито:

а/ 1 ГМТАП - 1 " Фиат",
б/ 57 АП - 1 МЕ-109 и 1 МЕ-109 повреждем,
в/ 21 ИАП - 1 " Фиат" и 2 МЕ-109,
г/ 3 ГИАП - 3 МЕ-109 и 3 МЕ-109 повреждены,
д/ 11 ИАП - 1 МЕ-109 и 2 "Капрони",
е/ 12 Кр.АЭ - 1 Ю-88, 1 ДО-215 и 2 МЕ-109.

Всего сбито 14 самолетов противника и 4 повреждено.

Наши потери:

Не возвратились с выполнения задания -

а/ в 57 АП на самолетах ИЛ-2 летчики мл.лейтенант ЕРЕМИН, краснофлотец ДЕРУМИНСКИЙ.

б/ в 11 ИАП на самолетах И-15б.летчики: мл.сержант ДРАЧЕНКО, сержант ПРОКОФЬЕВ.

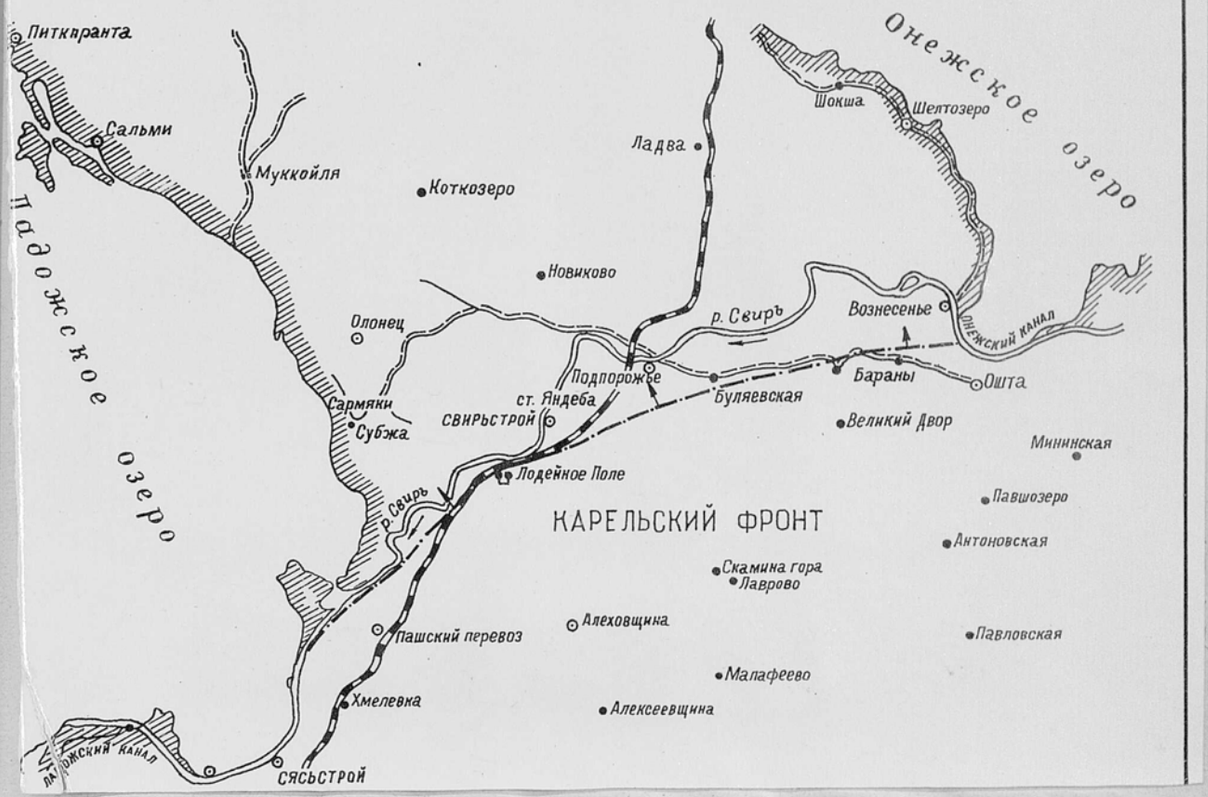
1 ИЛ-2 сгорел при вынужденной посадке в результате боевых повреждений. Летчик невредим.

4. ОПЕРАЦИЯ ПО РАЗГРОМЛЕНИЮ ПЛОТИНЫ ГРЭС СВИРЬ-3 20-21 ИЮНЯ 1944 года.

К 21 июня 1944 г. к началу наступления войск Карельского фронта, линия боевого соприкосновения на участке между Онежским и Ладожским озерами проходила южнее р.Свирь, вдоль нее. В западной части фронт упирался непосредственно в реку, в восточной - он отстоял от нее на 10-12 км.

Схема

линии Карельского фронта к 21.06.44 г.



Плотина Свирь-3, расположенная на р.Свирь, создавала большой под"ем воды, вследствие чего река представляла собой глубокую и широкую водную преграду, форсирование которой было связано с большими трудностями. Разрушение плотины обеспечивало спад воды, что в значительной степени облегчало форсирование реки. Форсирование реки в нижнем течении при неразрушенной плотине могло поставить под угрозу переправлявшиеся войска, так как противник мог в любой момент открыть затворы плотины.

Во исполнение директивы ставки Верховного Главнокомандующего, Командующий Краснознаменным Балтийским флотом 13 июня поставил перед ВВС КБФ задачу - разрушить затворы плотины ГРЭС Свирь-3 в сроки по указанию Командующего Карельским фронтом. Разрушение плотины должно было обеспечить наступление войск Карельского фронта, намечавшееся на 21 июня.

14 июня Командующий Карельским фронтом уточнил задачу ВВС КБФ и установил срок ее выполнения до 21 июня, предоставив выбор момента проведения операции Командующему ВВС КБФ.

209.

ВВС КБФ немедленно приступили к подготовке для проведения операции. Была выделена специальная группа самолетов и наиболее подготовленные экипажи с большим боевым опытом. 17 июня с самолетов Ил-2 была произведена фотосъемка плотины.

В результате предварительных расчетов, Командующий ВВС КБФ 18 июня наметил проведение операции на 20 июня.

Плотина представляет собой железобетонную стену, пересекающую реку Свирь, длиной 300 мт. и шириной 13 мт.

На основании изучения объекта по материалам 7 Воздушной Армии, было установлено, что для решения задачи необходимо разрушить левую сторону плотины, где расположены затворы глубоких отверстий.

Левая сторона плотины имеет четыре пролета. Каждый из первых трех пролетов / считая от центрального толстого быка/ /закрывается шестью железобетонными шандорами и сверху одним металлическим щитом. Каждый шандор имеет высоту 1,45 мтр. и ширину 2,4 мт. Общая высота шести шандоров равна 8,7 мтр. Металлический щит высотой 4,5 мтр. Длина пролета между быками/следовательно, длина щита и шандоров/ составляет 13,2 см./ Схему см. на сл. стр./

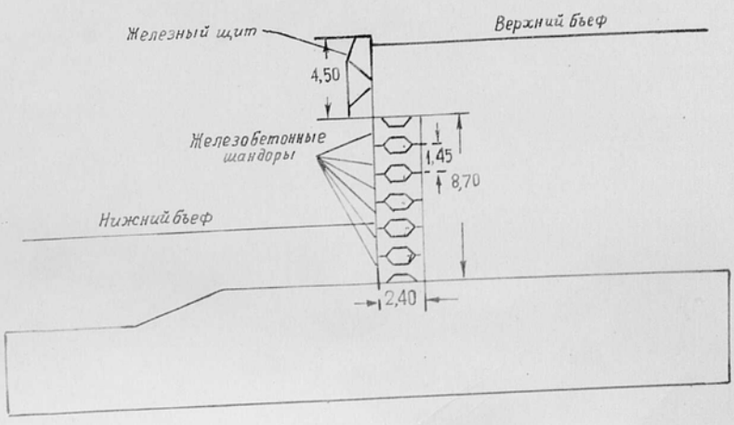
В четвертом пролете, примыкающим непосредственно к зданию силовой станции, помещается секторный затвор металлической конструкции высотой 4,7 мтр. и длиной 30,9 мтр., радиус которого равен 8 мтр. /см. схему на сл.стр./

Глубокие отверстия, закрываемые шандорами, и пролет, закрываемый затвором, имеют наибольшую пропускную способность; поэтому разрушение шандоров и затвора должно было обеспечить наиболее быстрый спад воды и наименьший уровень ее в верхнем бьефе.

Схема

ЗАПИРАЮЩЕГОСЯ УСТРОЙСТВА ГЛУБОКИХ ОТВЕРСТИЙ

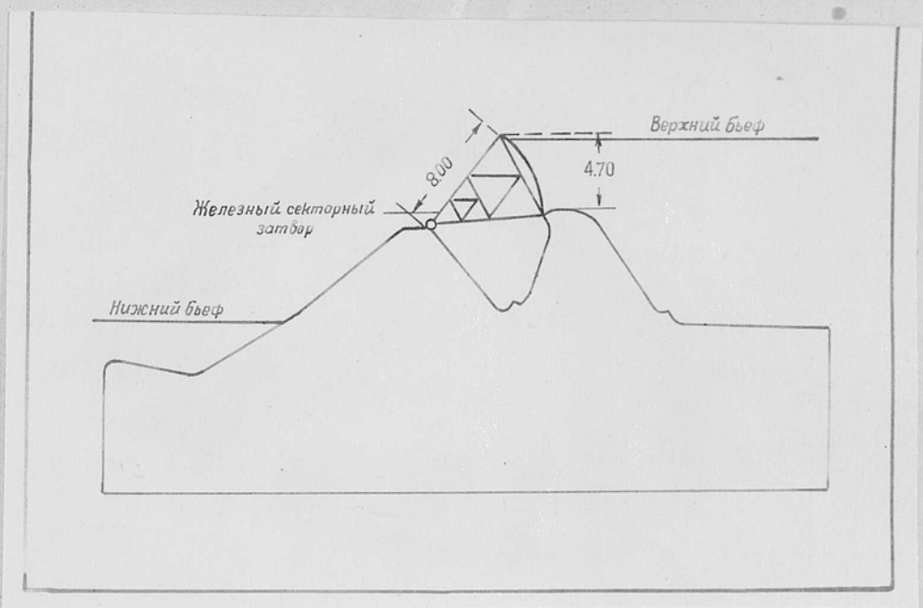
/поперечный разрез/



210

С х е м а

секторного затвора /поперечный разрез/.



По заключению специалистов по гидротехническим сооружениям, для решения задачи не было необходимости разрушать всю левую часть плотины, на что потребовался бы большой расход сил и средств а достаточно было разрушить шандоры: Командующий ВВС КБФ решил пойти по этому пути. Необходимо было избрать соответствующие средства поражения, могущие нанести по подводным сооружениям удар большой гидравлической силы и наметить соответствующий способ атаки.

Так как ВВС КБФ не имели опыта действий по сооружениям подобного типа, то было решено вести подготовку и тренировку экипажей для действий различными способами с применением различных средств поражения, чтобы в случае неудачи одного способа, немедленно применить второй, или параллельно действовать сразу несколькими способами.

Намечались следующие варианты действий.

1. Топматовое бомбометание бомбами ФАБ-1000, ФАБ-500 и ФАБ-250. Этот способ обеспечивает наибольшую меткость и действие бомб на подводную часть плотины. Он требовал применения взрывателя, обеспечивающего взрыв бомб на глубине, в непосредственной близости у цели с замедлением, гарантирующим безопасность самолетов.

21

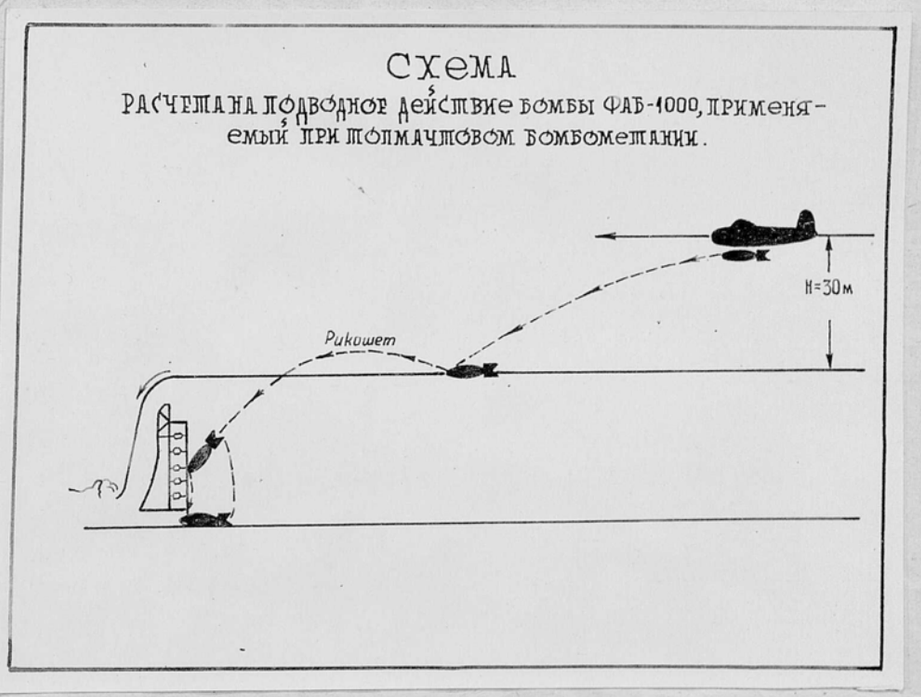
Наиболее подходящим серийным взрывателем, надежно работающим при сбрасывании с требуемой для топмачтового бомбометания высоты /25-30 мтр./и обеспечивающим нужное замедление /до 25сек/ является взрыватель АВ-1, который и был избран для снаряжения бомб. По своим данным мог подойти и взрыватель АВ-87, но ввиду того, что он не был проверен в варианте " донного" бомбы ФАБ-1000 с высоты 30 мтр., от него пришлось отказаться.

Чтобы убедиться в надежности работы взрывателя АВ-1 в воде, был проведен опыт на р.Волхов. Из 10 взрывателей, погруженных в воду на различные глубины, все 10 сработали через 26 секунд.

На основании опыта также было установлено, что наилучшим прицелом для топмачтового бомбометания является прицел ПБП-1 А. Поэтому на все самолеты " Бостон", выделенные для участия в операции, были установлены эти прицелы. Схема расчета на подводное действие бомбы ФАБ-1000, применяемой при топмачтовом бомбометании, показана ниже.

С х е м а:

расчета на подводное действие бомбы ФАБ-1000, применяемый при топмачтовом бомбометании.

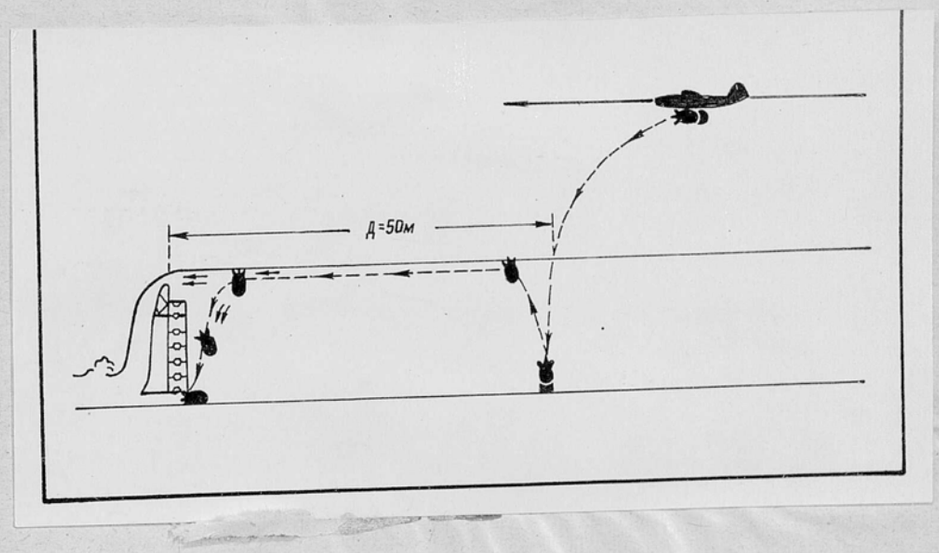


212

Разрушение плотины при помощи мин типа АМГ-1. Для этих целей данная мина была превращена в плавающую путем отсоединения маневра, таким образом, после отделения от якоря мина могла свободно плыть по течению. Для надежного срабатывания взрывателя даже при слабых точках, стеклянные колпачки с электролитом были заменены металлическими стержнями. Для полной гарантии взрыва мины прибор срочности ставился на 2 часа.

Расчет велся на то, что мина, сброшенная выше плотины, на удалении 50 мтр., течением будет принесена к плотине и водоворотом притянется к ее основанию / к шандорам/.

Схема
расчета применения свободноплавающей мины АМГ-1.



Подводное течение, по которому могла пойти мина, было определено по аэрофотоснимку, произведенному еще зимой. Как показал снимок, в радиусе 5 мтр. перед шандорами лед был битый, а за ним имелась чистая вода. Это доказывало, что шандоры несколько приоткрыты снизу, что создавало довольно сильное подводное течение, образующее наверху воронку. Сильная подводная струя должна была обеспечить подтягивание мины к шандорам.

3. При действиях по плотине низкими торпедоносцами, расчет велся по прямой удар торпед по подводной части плотины. Торпеды должны были сбрасываться обычным способом. Препятствием к использованию торпед являлись малые глубины верхнего бьефа. Этот способ

213

применение было, так как после второго удара топмачтовиков наступило значительное обмеление верхнего бьефа.

Для выполнения операции был выделен следующий состав сил: 7 ИЛ-4 1 ГМТАП, 8 А-20-Ж 51 МТАП, 10 ИЛ-2 9 ШАД, 10 ИЛ-2 11 ШАД и 20 истребителей ЯК-9 и ЛА-5 10 ИАП и 21 ИАП.

Выделенный состав был сведен в оперативную авиагруппу с базированием ее на аэродром Новая Ладога, находящийся ближе других аэродромов в коб"екту действий.

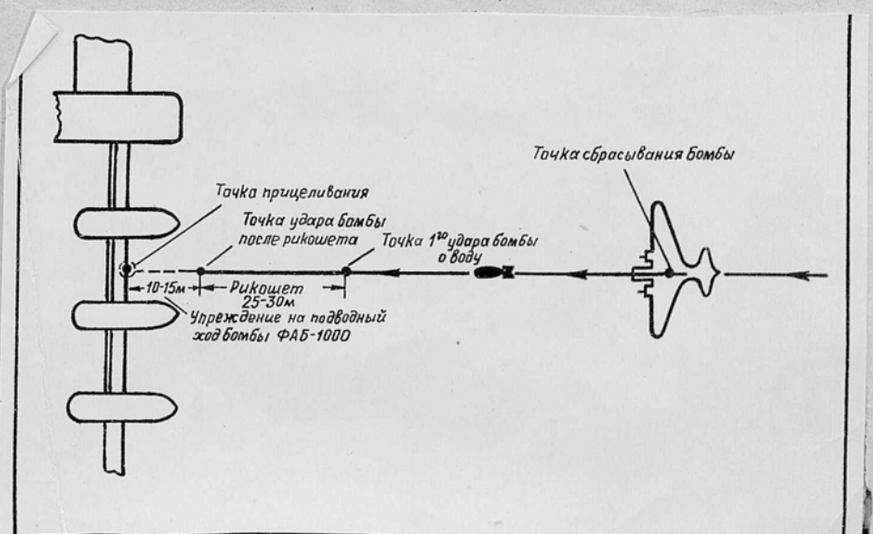
Тренировка в бомбометании и минометании /бомбами/ была проведена экипажами за три дня до начала операции на своих полигонах.

Выделенная для участия в операции 2 АЭ 51 МТАП /самолеты А-20-Ж/ в период формирования /за месяц до операции/прошла тренировку и полностью выполнила программу штаба ВВС КБФ по топмачтовому бомбометанию для самолетов типа " Бостон". Кроме того, была проведена специальная подготовка этих экипажей в бомбометании топмачтовым сносом. На сухопутном полигоне проводилось бомбометание по цели, изображавшей плотину, для отработки заходов на цель и выдерживания боевого курса. На морском полигоне проводилось бомбометание с фактическим сбрасыванием бомб ФАБ-1000 и ФАБ-500 по вертикальному щиту. Одновременно с тренировкой определялся угол прицеливания и рикошетирующий момент тяжелых бомб. Каждым экипажем самолетов А-20-Ж на морском полигоне было проведено по два тренировочных вылета.

В результате тренировочных бомбометаний бомбами ФАБ-1000 было установлено, что с высоты 30 мтр. длина рикошета находится в пределах 15-25 мтр., а расстояние подводного движения бомбы равно 10-15 мтр.

С х е м а.

тренировочного бомбометания на меткость экипажей топмачтовиков самолетов А-20-Ж.



214

Экипажи самолетов ИЛ-4 тренировочное минометание /бомбами/ проводили на полигоне Борки, полигонная команда которого была подготовлена к точному определению мест падения бомб с малой высоты и имела рацию для связи с самолетами.

На всех самолетах ИЛ-4 были проверены точность установки прицелов НКПБ-4 и бомбардировочное вооружение. С летным составом были проведены занятия по пользованию прицелом НКПБ-4 с высот порядка 100 мтр. Особенно обращалось внимание на умение штурманов производить необходимые расчеты в воздухе для выхода на цель и для минометания.

Тренировочное минометание проводилось в следующих условиях: бомбы ФАБ-1000 без взрывателей сбрасывались одиночно с высоты 100 мтр. при скорости /воздушной/ 240 клм/час. Каждый экипаж брал на самолет по 4 бомбы и производил по 3 вылета в день.

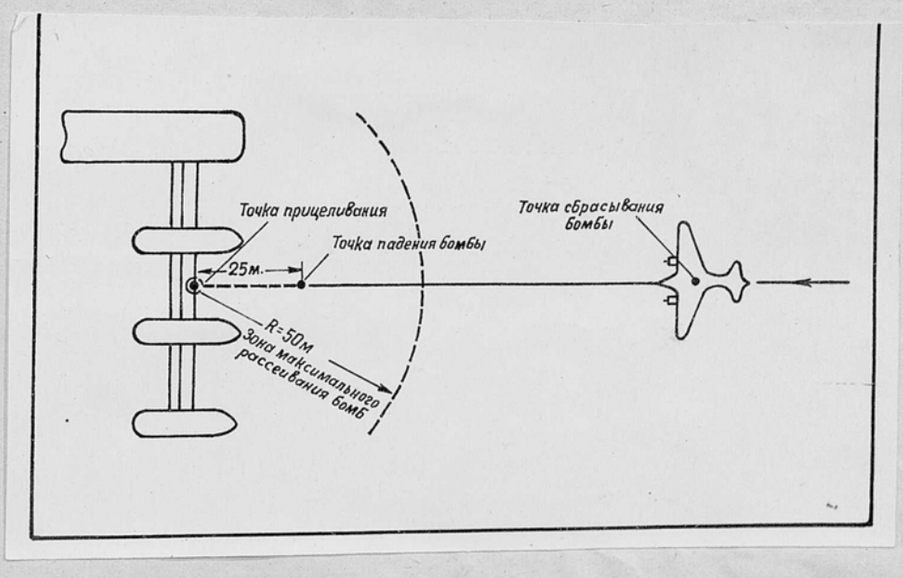
При первых двух вылетах минометание корректировалось с земли по радио, при последующих - определение мест падения бомб производилось экипажами с воздуха.

Тренировкой преследовалась цель отработки момента сбрасывания бомб с недолетом до точки прицеливания в 25 мтр.

Всего на тренировку семью экипажами произведено 38 самолетовылетов, сброшено 160 бомб.

С х е м а

тренировочного минометания на меткость бомбами ФАБ-100.



215

В целях скрытности подготовки к операции экипажам задача об"явлена накануне дня ее проведения и непосредственная подготовка началась только 19 июня.

.Район предстоящих действий для экипажей был новым. Сложность его изучения заключалась в том,что отсутствовали характерные ориентиры, за исключением самой цели.

Для подготовки экипажей были получены из штаба 7 воздушной армии следующие данные: точное очертание линии фронта, состав и дислокация зенитных средств противника, сеть аэродромов и состав базирующихся на них самолетов противника, сведения об аэродромах 7 воздушной армии и их краткая характеристика, расположение и характер работы средств ЗОС 7 Воздушной Армии.

Был разработан общий план восстановления ориентировки для всех типов самолетов, участвующих в операции как при полете к цели, так и при возвращении на аэродромы.

Маршрут был выбран с учетом пролета через свои аэродромы,а развороты намечены над хорошо опознаваемыми ориентирами /озерами/.

Расположение цели в непосредственной близости от линии фронта / 4-5 клм/. и то, что над целью планировалось патрулирование истребителей 7 Воздушной Армии в момент выполнения операции, а также намечавшееся надежное прикрытие ударных групп истребителями сопровождения, позволили избрать наикратчайший маршрут с пролетом линии фронта у цели. Заходы всех самолетов планировались с одного направления, что диктовалось особенностями об"екта действий.

Цель с прилегающими к ней ориентирами была экипажами зарисована и изучена на память. На основе изучения фотоснимков экипажи имели точное представление о том, как выглядит она при наблюдении с высоты 20-30 мтр.

Основной полетной картой для операции была выбрана карта масштаба 1:200.000.

Выполнение операции.

20 июня в период с 10 ч.05 м.до 10 ч.11 м. 8 самолетов А-20-Ж, под прикрытием 8 ЛА-5, произвели бомбоудар по плотине топмачтовым способом.

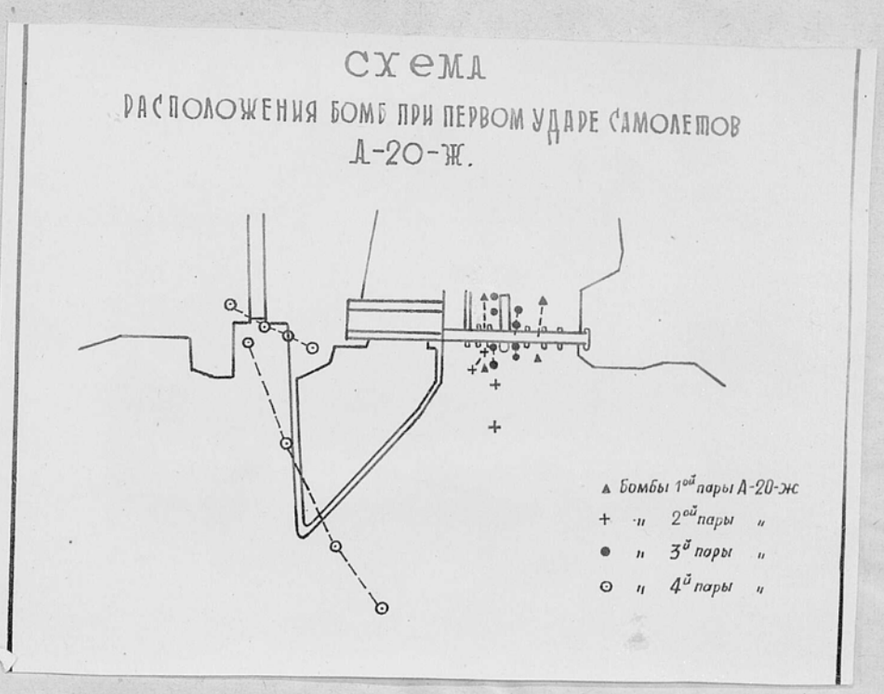
Вылет производился парами. Каждую пару бомбардировщиков прикрывала пара истребителей. В районе цели прикрытие усиливалось истребителями 7 Воздушной Армии.

216

Бомбовая нагрузка самолетов А-20-Ж была следующей: первые две пары - по одной ФАБ-1000 и одной ФАБ-500 на самолет, две вторые пары - по 4 ФАБ-250 на самолет.

Заходы на цель и сбрасывание бомб производилось, в основном, в соответствии с заданием и подготовкой. Однако не все экипажи точно сбросили бомбы. Так, четвертая пара самолетов зашла неправильно и бомбила шлюз.

Всего сброшено 24 тяжелых бомбы, которые упали в местах указанных на нижеследующей схеме.



В результате первого удара были разрушены наружные фермерные сооружения у центрального толстого быка и при неправильном заходе четвертой пары самолетов выбиты входные ворота шлюза.

Таким образом, при первом бомбовом ударе задача решена не была.

После посадки самолетов, состоялся подробный разбор выполнения удара, на котором были разобраны недостатки в действиях экипажей. Одновременно им были даны указания на повторные вылеты.

В этот же день в период 14.40-14.43 4 самолета А-20-Ж с бомбовой нагрузкой по одной ФАБ-1000 и одной ФАБ-500 на самолет в сопровождении 6 ЛА-5 произвели повторный бомбовый удар по плотине методом топмачтового бомбометания. Бомбы сброшены точно по цели.

Группа штурмовиков / 6 ИЛ-2/, предваряя удар самолетов-топмачтовиков, атаковала наземные средства ПВО, прикрывавшие плотину.

В 17.50 была произведена контрольная аэрофотос"емка результатов удара.

217

Дешифрированием фотоснимков установлено, что правый шандор, примыкающий к толстому быку, и конусный затвор разбиты. Силой взрыва бомбы ФАБ-1000 сорваны сооружения над конусным затвором и левым пролетом водосброса.

На снимке обмеление верхнего ьбефа не наблюдалось.

Задача, следовательно, оставалась нерешенной. Поэтому решено было продолжать удары топмачтовиков и приступить к использованию в операции мин.

В период с 19.20 по 19.25 4 самолета А-20-Ж с бомбовой зарядкой - два самолета по одной ФАБ-1000 и по одной ФАБ-500 и вторые два самолета по 4 ФАБ-250 на самолет, под прикрытием 6 ЛА-5, произвели третий бомбовый удар по плотине тем же методом. В это же время 2 ИЛ-4, под прикрытием 7 ЯК-9, произвели первую постановку мин АМГ-1.

Во втором и третьем вылетах экипажи топмачтовиков действовали более точно. Наблюдались взрывы бомб непосредственно у плотины. По докладам экипажей, началось обмеление верхнего бьефа, замеченное по обнажающимся быкам плотины.

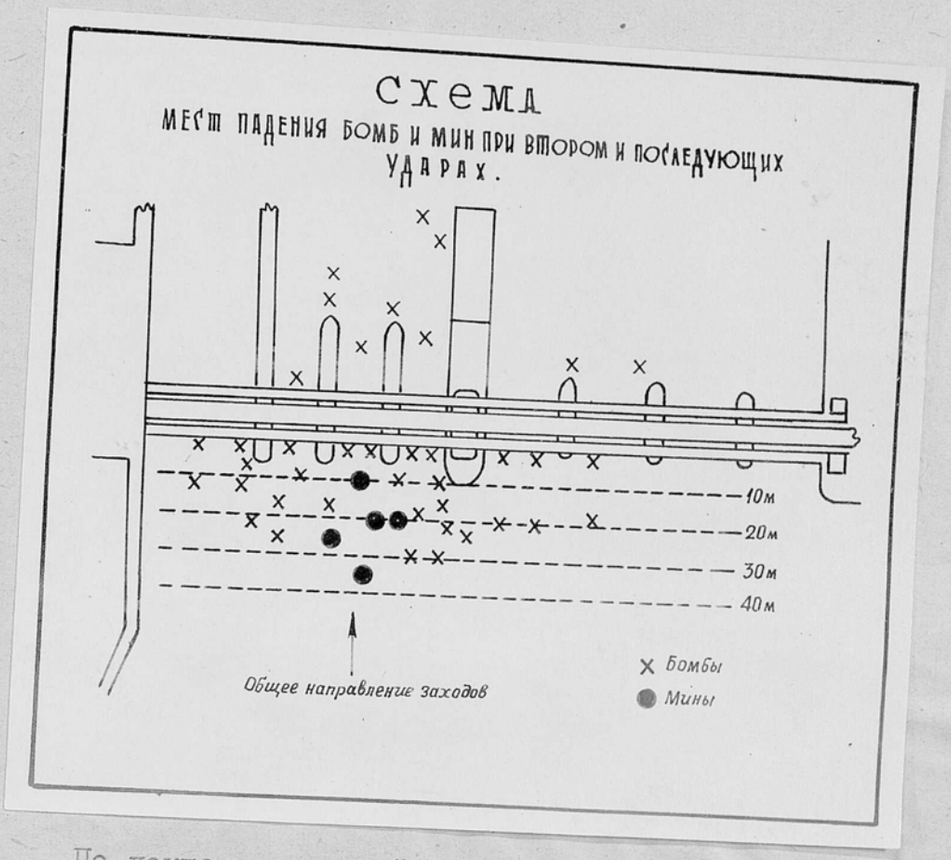
В 20.25 3 ИЛ-4, под прикрытием 4 ЛА-5 и 4 ЯК-9, произвели вторую постановку мин. АМГ-1. Установить точные результаты действий последней группы миноносцев не представлялось возможным. Командование не было твердо уверено в том,что задача решена, поэтому ночью 21.06.44 г. были высланы 5 ИЛ-4 для дополнительного сбрасывания мин перед плотиной.

Вылеты самолетов-миноносцевьпроизводились одиночно. Два из них мины не сбросили. Остальные три самолета, по докладу экипажей, сбросили мины точно в заданных точках. Результаты данной постановки мин не были выяснены.

За 6 часов до начала наступления войск Карельского фронта,в период 7.35 - 08.05 8 самолетов А-20-Ж с бомбовой нагрузкой: четыре самолета по одной ФАБ-1000 и одно ФАБ-500 на самолет, остальные четыре самолета по 4 и по 2 ФАБ-250 на самолет /всего взято 12 ФАБ-250/, под прикрытием 8 ЛА-5 произвели четвертый и последний бомбовый удар по плотине топмачтовым методом. 3 ИЛ-4 под прикрытием 9 ЯК-9 произвели последнюю /четверую/минную постановку.

218

Место падения бомб и мин при втором и последующих ударах показаны на след.схеме:



По докладу экипажей, верхний бьеф обмелел. Выше плотины образовались островки. Резко обозначилось русло реки, в то время как до операции река выше плотины представляла большой водоем.

Спад воды и обмеление реки выше плотины подтверждались и тем, что мины, сбрасываемые последними самолетами-миноносцами, падали на грунт, поднимая большие столбы грязи.

Через час после удара последней группы самолетов в 09.05 разведчик ПЕ-2, под прикрытием двух ЛА-5, произвел контрольную аэрофотос"емку плотины. Доклады экипажей полностью подтвердились. Через водосброс вода шла незначительной струей, зато между пролетами, где находились шандоры, она шла огромным бурным и стремительным потоком. На снимке запечатлено почти полное обмеление верхнего бьефа. Река входила в свое русло.

На основании анализа фотоснимков вытекало, что задача, поставленная перед ВВС КБФ, решена полностью.

Воздушное противодействие со стороны противника в операции отсутствовало. Встреч с самолетами противника наши самолеты не имели.

219

Зенитный огонь в районе цели был достаточно интенсивным. От огня ЗА потерян один самолет, экипаж которого погиб /ИЛ-4/.

Всего от на выполнение операции произведено 123 самолетовылета, из них: 24 А-20-Ж, 13 ИЛ-4 / миноносцы/, 38 ЛА-5, 38 ЯК-9, 6 ИЛ-2 и 4 самолетовылета разведчиками. Сброшены 64 тяжелые бомбы из них: 14 ФАБ-1000, 14 ФАБ-500, 36 ФАБ-250 и поставлено 11 мин.

На схемах падения бомб и мин видно, что подавляющее большинство их /за исключением первого вылета/ сброшено в заданных местах. С перелетом, т.е. за плотиной сброшено около четверти всех бомб. Количество бомб, сброшенных с перелетом в первом вылете, составляет около 40%, не считая бомб последней пары самолетов в этом вылете. Учитывая сложность задачи и отсутствие опыта в действиях по подобным целям, меткость бомбометания экипажей нужно признать хорошей.

По овладении нашими войсками районом ГРЭС -Свирь-3 были точно установлены повреждения, нанесенные плотине с воздуха, которые сводились к следующему: полностью разбит правый шандор и повреждены остальные два, разбит секторный затвор, разбиты входные ворота шлюза, снесены верхние сооружения и щиты над конусным затвором в правой части плотины, примыкающей к толстому быку. Указанные разрушения обеспечили быстрый спад воды р.Свирь.

Командующий Карельским фронтом - генерал-армии МЕРЕЦКОВ определил, что задача, поставленная Военно-Воздушным Силам Краснознаменного Балтийского Флота, выполнена полностью. В результате этого, войска фронта свободно форсировали р.Свирь на участке выше плотины, а форсирование ее ниже плотины не было связано с риском, что противник внезапным спуском воды создаст угрозу гибели переправляющихся наших войск и боевого имущества.

В Ы В О Д Ы:

Частями ВВС КБФ за короткий срок была успешно решена сложная, имеющая важное значение для Карельского фронта, задача.

Успех операции был обеспечен хорошо разработанным планом штаба ВВС КБФ, тщательной общей подготовкой, хорошо организованной тренировкой летного состава и умелыми действиями участвующих в операции экипажей.

Опыт показал, что топмачтовое бомбометание является эффективным методом для решения подобного рода задач. Бомбы необходимо применять только тяжелые, калибром не ниже 500 кгр. Желательно

применение бомб в 2000 кгр., от которых следует ожидать значительно большего эффекта.

В данной операции не удалось установить, какое из применяемых боевых средств /бомба, мина/ дало лучший результат. Однако, следует считать, что против сооружений подобного типа обязательно применять и мины. Необходимо иметь в виду, что немецкие плотины в Рурском районе на реках Мене, Эдер и Зорпе были разрушены английской авиацией в мае 1943 г. при помощи специальных мин.

Если глубина водоемов позволяет и отсутствуют противоторпедные сети перед плотиной, то могут быть использованы и торпеды. Отсутствие опыта в применении торпед в операциях подобного рода не говорит еще о том, что от них нельзя ожидать нужного результата.

5. ОПЕРАЦИЯ ПО УНИЧТОЖЕНИЮ ДОЗ ОТРЯДА КОРАБЛЕЙ ПРОТИВНИКА В НАРВСКОМ ЗАЛИВЕ 20.21.07.44г.

О б с т а н о в к а.

Группа кораблей противника / СКР, ТЩ, БДБ, СКА/в составе 12-16 едини, систематически появлялась в Нарвском заливе, препятствуя развертыванию операций кораблей нашего флота.

Несмотря на значительные потери от повседневного воздействия авиации КБФ, группа кораблей противника, восполняя потери в корабельном составе за счет своего резерва, продолжала появляться и действовать в Нарвском заливе.

Требовалось иное решение боевой задачи. Для уничтожения основного ядра кораблей этой группы, Командующий ВВС КБФ решил организовать и провести специальную операцию.

План операции, разработанный на основе указаний Командующего ВВС, предусматривал организацию последовательных, массированных ударов по кораблям противника в Нарвском заливе силами двух штурмовых авиадивизий.

Общая идея решения.

1. Воздушную разведку в интересах операции ведет 15 ОРАП. Разведывательные данные о кораблях противника даются авиадивизиями не позже чем за 1 час 40 минут до нанесения удара.

221

2. Первый удар наносит 11 ШАД, через 30 минут после нее действует 9 ШАД. Удары наносятся последовательно, эшелонами, в составе штурмовых полков, под прикрытием истребителей, с интервалом по времени 10-15 минут.

Атаки цели производятся группами по 6-9 самолетов; при этом часть самолетов ИЛ-2 подавляет огонь ЗА и МЗА, часть сам-тов наносит бомбоштурмовой удар с пикирования и 2-4 самолета действуют топмачтовым методом бомбометания.

3. Доразведка, наведение и фотоконтроль осуществляются силами дивизий. Окончательный контроль результатов ударов авиадивизий ведет 15 ОРАП.

4. Боевая зарядка: ударных групп - ФАБ-100, РС и полный пушечно-пулеметный комплект;

групп подавления - АО-25, РС и полный пушечно-пулеметный комплект.

5. Готовность дивизий к повторному вылету через 2 часа.

Подготовка операции.

После утверждения плана операции, в Штаб ВВС КБФ были вызваны командиры 9 и 11 штурмовых авиадивизий, где Командующий ВВС поставил им задачу и детально проработал схему организации ударов.

Командиры 11 и 9 авиадивизий, исходя из поставленной задачи и схемы организации ударов, определили состав участвующих сил и дали указания своим штабам о разработке боевой документации на операцию.

Штабами авиадивизий были разработаны:

1. Боевой приказ на операцию.
2. Плановая таблица боевых вылетов.
3. Схема организации ударов.
4. Маршрут, штурманские и бомбардировочные указания.
5. Указания по связи.

После проработки указанных вопросов, с командирами и начальниками штабов полков приступили к подготовке летного состава и материальной части к боевым вылетам непосредственно в полках.

При подготовке летного состава были проработаны следующие вопросы:

1. Характеристика цели;
2. Задача полка и каждой отдельной группы;
3. Порядок действий групп, начиная от взлета дотпосадки;
4. Схема выхода на БК, последовательность и метод атаки;

222

5. организация взаимодействия с истребителями прикрытия на каждом этапе полета;

6. контроль за результатами ударов.

Контроль подготовки летного состава осуществлялся методом короткого проигрыша боевого вылета в масштабе каждого штурмового полка, при участии ведущих групп истребителей прикрытия.

Выполнение операции.

Командующий ВВС КБФ 19.07.44 г. приказал: " Командирам 11 и 9 штурмовых авиадивизий с рассветом 20.07.44 г. быть в готовности для действий по кораблям противника в Нарвском заливе по разработанному плану операции".

С рассчетом 20.07.44 г. на разведку кораблей противника в Нарвском заливе были высланы 2 ЯК-9 15 ОРАП. Разведчики, дойдя до Нарвского залива, с задания возвратились из-за плохих метеоусловий: облачность 10 баллов, Н-200-300 мтр., видимость 1-2 км.

По приказанию Командующего части 11 и 9 авиадивизий были переведены в часовую готовность для действий на случай улучшения погоды.

В 18.30, при очередном вылете 2 ЯК-9 15 ОРАП на разведку, в районе 10 клм. севернее Тойло обнаружили: 3 СКР, 4 ТЩ, 6 СКА на месте. Погода: облачность 5-6 баллов, Н-2000 мтр., видимость 10 клм.

В 18.40 Командующий ВВС КБФ приказал: " Командирам 11 и 9 штурмовых авиадивизий уничтожить обнаруженную группу кораблей противника, организуя удары по разработанному плану операции".

П е р в ы й у д а р.

В 19.45 25 ИЛ-2 47 ШАП /ведущий - ст.лейтенант ПОПОВ/, под прикрытием 22 ЛАГТ-3, вылетели в район нахождения обнаруженных кораблей в Нарвском заливе.

До цели штурмовики шли пятерками в строю пеленга на высоте 1300-1500 мтр. на дистанции между пятерками 200-300 мтр.

При подходе к цели в районе 5 клм. северо-западнее Тойло были обнаружены 3 СКР, 4 ТЩ, 6 СКА на месте.

Ведущий всей группы штурмовиков дал сигнал для развертывания.

В 20.20 первой в атаку пошла пятерка ИЛ-2, вооружанная осколочными бомбами и имеющая задачу подавить огонь ЗА кораблей и

223

тем самым обеспечить атаку сзади идущей группы топмачтовиков.

Планируя на цель с высоты1100 до 200 мтр., пятерка обстреливала корабли противника из пушек, пулеметов и РС. На высоте 200 мтр.сбросила осколочные бомбы и переходом на бреющий полет на максимальной скорости ушла от цели. Вслед за первой пятеркой на высоте 25-30 мтр. вышли в атаку 4 топмачтовика. Производя серийное бомбометание / серия из 4-х ФАБ-100 на самолет/, топмачтовики на максимальной скорости ушли за первой пятеркой.

Последующая пара ИЛ-2 шла непосредственно за группой топмачтовиков и имела две задачи:

1. Отвлечь внимание противника на себя и тем самым обеспечить внезапность атаки впереди идущей четверки топмачтовиков;

2. огнем пушек, пулеметов, РС и сбрасыванием осколочных бомб подавить огонь ЗА в интересах атаки последующей группы топмачтовиков и ударной группы ИЛ-2, действующей с пикирования.

Сразу же после второй атаки, обеспечивающей пятерки ИЛ-2, вышли в атаку и произвели удар еще 3 топмачтовика, а за ними - замыкающая группа 8 ИЛ-2, действующая с пикирования.

В результате комбинированной атаки были отмечены прямые попадания 2 ФАБ-100 и 1 ТЩ и попадания АО-25, РС и снарядов в 2 СКР; ТЩ затонул, 2-СКР были повреждены.

Противодействие: с кораблей противника самолеты обстреляны сильным огнем ЗА и МЗА, в результате чего 1 ИЛ-2 был подбит, произвельвынужденную посадку на воду в районе Гакково; самолет затонул, экипаж подобран нашими катерами.

[redacted]

ЩИИ группы штурмовиков в 10 клм., се-
ТЩ и 6 СКА, идущих в ордере ПВО,

ывания, ЧЕЛНОКОВ повел первую шестерку в атаку.

В 20.28 первые 2 ИЛ-2, планируя на цель с высоты 1000-200 мтр.обстреливали корабли из пушек, пулеметов и РС,на высоте 200мтр. сбросили осколочные бомбы и переходом на бреющий полет на максимальной скорости ушли из зоны зенитного огня кораблей.

Вслед за ними с высоты 25-30 мтр. вышли в атаку 2 ИЛ-2 топмачтовика.

Произведя серийное бомбометание /серия 4 ФАБ-100 на самолет/, топмачтовики на максимальной скорости ушли вслед за первой парой.

Непосредственно за атакой топмачтовиков, произвела удар с пикирования замыкающая пара ИЛ-2, сбросив бомбы ФАБ-100 с высоты 300-400 мтр.

Остальные 3 шестерки штурмовиков, следующие одна за другой на дистанции 500-600 мтр., произвели последовательные атаки аналогично первой шестерки.

В результате комбинированного удара групп штурмовиков, действующих с пикирования и групп топмачтовиков, были достигнуты прямые попадания ФАБ-100 и 2 СКР и попадание АО-25 и РС в 1 СКА; 2 СКР потоплены, 1 СКА поврежден.

Противодействие: с кораблей противника велся неорганизованный огонь ЗА и МЗА. Повреждений и потерь самолеты не имели.

225

Третий удар.

Через 30 минут после второго удара по оставшимся кораблям нанесли удар 27 ИЛ-2, под прикрытием 22 ЯК-9 9 ШАД. Атаки производились группами по 9 ИЛ-2, идущих одна за другой с временными интервалами 5-10 минут. Заход на цель осуществлялся звеньями: первое звено подавляло огонь ЗА кораблей, второе звено наносило удар топмачтовым методом бомбометания и замыкающее звено сбрасывало бомбы ФАБ-100 с пикирования.

В результате удара прямыми попаданиями ФАБ-100 были потоплены 2 СКА.

Четвертый удар.

В период 22.00 - 22.55 26 ИЛ-2, под прикрытием 24 истребителей, нанесли удар по оставшимся 1 СКР, 3 ТЩ, и 4 СКА.

Атаки производились группами по 6-9 самолетов, нанося удары по той же последовательности, как описывалось выше.

В результате произведенного удара группа капитана ПЫСИНА 8 ГШАП потопила 1 СКА и группа ст.лейтенанта ТЕРЕЩЕНКО 7 ГШАП повредила 1 ТЩ.

Всего за 20.07.44 г. потоплено: 2 СКР, 1 ТЩ, 3 СКА,

С наступлением темноты действия по кораблям были прекращены. Командующий ВВС приказал: "С рассветом 21.07.44 г. 9 и 11 ШАД быть в готовности для действий по оставшейся группе кораблей".

В первую половину дня ВВС КБФ действий по кораблям противника не производили, из-за плохих метеоусловий.

В 12.00 21.07.44 г. 2 ЯК-9 15 ОРАП в районе Ш-59°30' Д-27°25', обнаружили группу кораблей на месте в составе: 1 СКР, 3 ТЩ, 3 СКА. Погода: облачность 6-7 баллов, высота 1500-2000 мтр., видимость 10 клм.

Командующий ВВС КБФ приказал: "Командирам 9 и 11 ШАД уничтожить оставшуюся группу кораблей противника, схема организации удара прежняя".

Пятый удар.

В период 13.05 - 13.55 36 ИЛ-2, под прикрытием 28 истребителей 11 ШАД, произвели первый /пятый/ массированный удар по оставшейся группе кораблей противника. Заходы производились последовательно группами по 6 самолетов, атакующих методом взаимодействующих пар.

226

Первая пара подавляла огонь ЗА; вторая пара - топмачтовики - замыкающая пара - наносит удар с пикирования.

В результате удара по наблюдениям экипажей, фотоконтроля и подтверждения истребителей прикрытия прямыми попаданиями бомб ФАБ-100 были потоплены: 1 СКР, 1 ТЩ, 1 СКА группой старшего лейтенанта МОРОЗОВА, 1 ТЩ - группой старшего лейтенанта УДАЛЬЦОВА.

Противодействие: штурмовики были обстреляны сильным огнем ЗА и МЗА с кораблей. В результате сбит 1 ИЛ-2 - упал в районе цели.

Шестой удар.

2 ЯК-9 13 ИАП, высланные для доразведки, в 16.00 в районе Ш-59°29', Д-26°55', обнаружили 2 ТЩ и 3СКА.

В период 16.50-18.54 54 ИЛ-2, под прикрытием 40 истребителей 9 ШАД, произвели ряд последовательных атак по обнаруженной группе кораблей.

Заходы на цель производили группами по 9 ИЛ-2, атакующих методом взаимодействующих звеньев / как описано выше/.

По наблюдениям экипажей и подтверждению аэрофотосъемки прямыми попаданиями бомб ФАБ-100 потоплены: 1 ТЩ - группой капитана МАТВЕЕВА и 1 СКА - группой лейтенанта НИКИТИНА.

227

При выходе из атаки самолеты обстреляны сильным огнем ЗА и МЗА с кораблей. В результате сбито 2 ИЛ-2, из них 1 упал в районе цели. Экипаж погиб; 1 ИЛ-2 сел на воду в районе Гокково. Экипаж подобран нашими катерами.

С е д ь м о й у д а р.

Для уничтожения оставшихся 1 ТЩ и 1 СКА был произведен повторный вылет составом 11 ШАД.

В период 19.00-20.54 67 ИЛ-2, под прикрытием 52 истребителей, произвели ряд последовательных атак по оставшимся 1 ТЩ и 1 СКА. Метод атаки был анологичный тому, как описано при пятом ударе.

В результате удара прямыми попаданиями бомб ФАБ-100 ТЩ и СКА были потоплены.

По самолетам велся слабый и неорганизованный огонь ЗА и МЗА с кораблей.

Потерь и повреждений не было.

1. И т о г и о п е р а ц и и.

Всего за период 20-21.07.44 г. на действия по кораблям противника в Нарвском заливе произведено 259 самолетовылетов штурмовиками ИЛ-2 и 206 самолетовылетов истребителями прикрытия.

Израсходовано: 929 ФАБ-100, 534 АО-25, 923 РС-82, 27 ОКБ-16, 38460 снарядов ВЯ, 2225 БС, 46050 ШКАС.

Потоплено: 3 СКР, 4 ТЩ, 6 СКА.

Потери: огнем ЗА и МЗА с кораблей противника сбито 4 ИЛ-2.

Выводы и заключение.

1. В результате проведенной операции, группа кораблей противника из состава его легких сил, систематически действовавшая в Нарвском заливе, полностью уничтожена.

2. Нанесение последовательных, комбинированных ударов, с применением топмачтового метода бомбометания, оказалось наиболее эффективным способом боевого использования штурмовиков, при действиях в Нарвском заливе по группе кораблей противника, находящихся в ордере ПВО. На каждый потопленный корабль, в среднем, приходится 20 самолетовылетов штурмовиков.

3. Наличие в каждой атакующей группе штурмовиков самолетов, выделенных специально для подавления огня ЗА и МЗА, обеспечило успешное выполнение поставленной боевой задачи, при незначительных потерях, несмотря на мощную систему зенитной обороны противника.

4. Успеху операции во многом, содействовала организованная воздушная разведка и доразведка цели и района операции, которая держала корабли противника под непрерывным наблюдением в течение всей операции.

Метод последовательного наращивания ударов по одной и той же группе кораблей противника, до ее полного уничтожения, оказался наиболее правильным и дал решающие результаты.

После данной операции, корабли противника в течение двух суток вообще не появлялись в Нарвском заливе. В последующем корабли противника в радиусе действий наших штурмовиков не появлялись в светлое время суток. Противник выполнял свои операции в Нарвском заливе ночью и немедленно уходил на запад с наступлением рассвета.

6. ОПЕРАЦИЯ ПО УНИЧТОЖЕНИЮ ПЛАВ.СРЕДСТВ ПРОТИВНИКА В ЧУДСКОМ ОЗЕРЕ.

О б с т а н о в к а.

Н а с у ш е:

В результате успешных операций войск 3-го Прибалтийского и Ленинградского фронтов в июле месяце была прорвана оборона противника в районе Нарва-Йыесу - г.Нарва. На Ракверском направлении противник был отброшен на линию Моонакюля - оз.Пеенярви - оз.Кентеуярви - Кюремяюла. Здесь он укрепился и продолжал оказывать упорное сопротивление наступающим частям Красной Армии. Одновременно, противник усиленно производил большие по масштабам оборонительные работы на переднем крае и укреплял промежуточные рубежи в глубине своей обороны.

Развивая наступление, наши войска вышли на восточное побережье Чудского и Псковского озер. После овладения городом Псков части Красной Армии были развернуты для наступательных операций в общем направлении на город Тарту.

На близких подступах к Тарту, противник, создав оборонительный рубеж, пытался задержать наступление.

Для этого, противник стянул в район Тарту значительную группировку артиллерии и солидные силы наземных войск.

Н а о з е р е:

К моменту выхода частей Красной Армии на восточное побережье Чудского озера, противник имел флотилию, насчитывающую до 114 единиц.

229

В состав флотилии входили:

1. Вооруженные буксиры.....- 5,
2. СДБ / самоходные десантные баржи/ - 12-14,
3. Быстроходные катера..... - 31,
4. Бронекатера, СКА, КАТЩ, ТКА, речные буксиры и пароходы - до 56 единиц.

Остальная часть приходилась на малые речные катера, мотоботы, лайбы, баржи и другие суда.

Основными местами базирования кораблей противника в Чудском озере были установлены устья рек: Ранна-Пуигерья, Муствe и Эмайыги.

Противник, в целях скрыть свои замыслы, широко использовал маскировку плав.средств.

Рассредотачивал их по рекам, вдали от мест скопления и расположения важных об"ектов, противник ставил корабли-макеты.

В воздухе:

Действия авиации противника были направлены на ведение разведки в глубине нашей обороны и переднего края. Истребительная авиация оказывала противодействие нашей авиации на Чудском озере и в Рижском заливе. В период наступления наших частей на Тартуском направлении, авиация противника воздействовала на боевые порядки наших войск и наносила удары по нашим переправам в проливе между озерами /озеро Теплое/. Численный состав авиации противника в этот период был непостоянным и колебался от 290 до 130 с-тов. Основными действующими аэродромами являлись: Раквере, Тарту, Пернов и аэродромы Таллинского аэроузла.

В связи со сложившейся обстановкой на Чудском озере, Военно-Воздушным Силам КБФ была поставлена задача - разгромить флотилию легких сил противника, чем обеспечить успех предстоящей ДЕС операции по высадке нашихвойск на западное побережье.

Метеообстановка к началу боевых действий являлась благоприятной, а в дальнейшем характеризовалась метеорологическими особенностями на Балтийском театре: 10-ти бальная облачность, Н-600-200мтр. осадки и ограниченная видимость 1-4 км.

Для выполнения этой задачи была выделена 9 штурмовая авиадивизия в полном составе.

При стрелковой дивизии, которая предназначалась для участия в десантной операции, был организован ВНУ ВВС КБФ. Тесно взаимодействуя с сухопутным командованием, части ВВС немедленно установили

230

постоянное наблюдение за кораблями противника. Была организована систематическая ежедневная разведка, которая начиналась с рассветом и заканчивалась с наступлением темноты. Особенно внимательно просматривались устья рек Эма-Ыги и Пунгерья, в которых базировались корабли.

Исходя из конкретной воздушной и морской обстановки, командиром 9 ШАД - дважды Героем Советского Союза гвардии подполковником ЧЕЛНОКОВЫМ были представлены разработанные материалы и плановые таблицы, планирующие проведение операции на Чудском озере. Командующий ВВС КБФ одобрил решение командира дивизии, которое сводилось к следующему:

1. По мере поступления разведданных от самолетов-разведчиков АД /разведка " на себя/, группами по 6-8 самолетов ИЛ-2 уничтожать обнаруженные корабли в Чудском озере. Для этого выделить 7 и 35 штурмовые авиационные полки.

2. Прикрытие групп штурмовиков и ведение постоянной воздушной разведки возложить на 12 и 13 истребительные полки.

3. В случае обнаружения групп кораблей противника на стоянке или переходе наносить эшелонированные бомбоштурмовые удары по кораблям группы до полного их уничтожения.

4. Контроль бомбо-штурмовых ударов осуществлять при помощи аэрофотос"емки, специально выделенными самолетами - фотографами и визуально экипажами штурмовиков и истребителей прикрытия.

Командиры авиаполков, получив задачу из штаба АД, немедленно приступили к подготовке летного состава и материальной части с-тов.

После проведемных проигрышах полетов, были изучены и проработаны вопросы, относящиеся к действиям штурмовиков: в условиях извилистых рек, с целью наилучшего обнаружения плав.средств противника, атаки целей, имеющих малые размеры, взаимодействие штурмовиков с истребителями прикрытия, при следовании к цели и на обратном маршруте.

Активные действия наших штурмовиков начались 19.07.44 г.

После нескольких успешно проведенных бомбоштурмовых ударов по кораблям противника, обнаруженным на переходе и в устьях рек, деятельность немецких кораблей днем резко сократилась и противник вынужден был ограничиться только некоторыми боевыми действиями в темное время суток.

231

С наступлением рассвета, корабли противника рассредотачивались по руслам рек западного побережья, тщательно маскируясь под фон местности. Большое рассредоточение кораблей не давало возможности организовать их ПВО, следствием чего во время ударов наши самолеты подвергались слабому противодействию.

Авиация противника также активности не проявляла. Это позволяло нам значительно сократить истребительное прикрытие штурмовиков.

Бомбо-штурмовые удары наносились беспрерывно в течение всего светлого времени суток, группами 6-8 ИЛ-2, преимущественно с планирования, с высоты 1000-1100 мтр.до 400-500мтр. При этом практиковались удары многозаходные по одной и той же цели.

Эффективность бомбоштурмовых ударов была довольно высокой, несмотря на то, что узкие и извилистые места рек, где рассредотачивались корабли противника, не позволяли штурмовиками ИЛ-2 применять топмачтовый метод бомбометания.

Вцелом операция по уничтожению кораблей противника на Чудском озере носила длительный характер.

За период с 19.07 по 30.08.44 г. было проведено целый ряд бомбоштурмовых ударов, которые в зависимости об обстановки в районах цели были или ударом небольшой группы самолетов, или требовали применения повторного удара уже несколькими группами.

Иногда удары штурмовиков ИЛ-2 наносились методом комбинированных ударов, во взаимодействии с истребителями прикрытия. Тогда большая группа, вылетающих самолетов, делилась на группы подавления ПВО, ударные группы и группы для уничтожения кораблей, получивших повреждения от налетов первых групп.

Для характеристики боевых действий штурмовиков в операции, приведем наиболее показательные удары, раскрывающие тактику и технику нанесения бомбоштурмовых ударов в условиях извилистых рек и максимального использования этих преимуществ противником для цели маскировки своих кораблей.

19.07.44 г. в разное время дня с аэродромов Котлы и Керстово на удар по кораблям, обнаруженных воздушной разведкой в устье реки Черная / Мустве/, вылетели 50 ИЛ-2 7 ШАП и 35 ШАП.

В 16.16. 8 ИЛ-2 /ведущий - старшелейтенант КУСТОВСКИЙ/, под прикрытием 8-ЯК-9, с Н-1200-200мтр., произвели бомбоштурмовой удар по трем БДБ.

232

Двумя заходами на цель и город Муствe было сброшено 19 бомб ФАБ-100, 46 АО-25, 27 РС-82, 910 снарядов ВЯ, 150 БС и 820 патронов ШКАС. В результате удара, прямым попаданием бомбы ФАБ-100 была повреждена одна БДБ и выдвано два очага пожара.

Все самолеты, после удара, без потерь возвратились на свой аэродром.

В 16.35 8 ИЛ-2 7 ШАП /ведущий - ст.лейтенант ТЕРЕЩЕНКО/, под прикрытием 4 ЯК-9, с планирования, Н-1200-400 мтр., нанесли бомбоштурмовой удар по двум БДБ и портовым сооружениям Муствe. Прямых попаданий в корабли не отмечено, но в порту были вызваны два сильных взрыва.

Группа 10 ИЛ-2 7 ШАП /ведомая капитаном МАТВЕЕВЫМ/, под прикрытием 8 ЯК-9, вслед за предыдущей группой нанесла повторный удар в 16.36. В результате прямых попаданий, две БДБ были сильно повреждены и в порту вызвано было три очага пожаров.

В период 19.28 - 21.14 две группы штурмовиков /15 и 9 ИЛ-2 35 ШАП/ снова нанесли удар по БДБ и порту Муствe. В результате этих ударов было потоплено: 1 СКА, повреждена - 1 БДБ, уничтожено до 50 человек живой силы и взорван склад с боезапасом.

Таким образом, в итоге этого массированного удара по плавсредствам противника в порту Муствe, было потоплено: 1 СКА, повреждено: 4 БДБ, взорван склад с боезапасами.

Кроме того, было вызвано два взрыва, пять очагов пожара и уничтожено до 50 солдат и офицеров противника.

Подобные удары наносились в течение июля и августа м-ца. Когда условия погоды не позволяли вести активные действия, вылеты ША в Чудское озеро ограничивались отдельными вылетами небольших групп ИЛ-2 /пары/ или вылетами разведчиков.

В 20-х числах июля в районе боевых действий установилась благоприятная погода. Это вызвало оживление боевой деятельности всех наших сил, так как противник в период нелетной погоды привлекал надводные корабли для усиления своих флангов.

Воздушной разведкой с рассветом была обнаружена значительная группа кораблей в Нарвском заливе и в устьях рек Чудского озера. В этом случае необходимо было произвести удар по тем кораблям и в зависимости от того, насколько важность и своевременность нанесения удара диктовалась конкретной обстановкой в р-не боевых действий. Чтобы оказать поддержку правому флангу Красной Армии на участке фронта в р-не Нарва, Командующему ВВС приходилось брать на себя руководство операцией и нацеливать все силы штурмовой авиации сначала

233

в Нарвский залив, а затем по кораблям в Чудском озере.

Периодически части 9 ШАД принимали участие в операции по кораблям противника в Нарвском заливе, совместно с частями 11 ШАД ВВС КБФ. За 26.07.44 г. штурмовиками ИЛ-2 9 ШАД в период 06.00 -19.45, группами по 4-7-12 ИЛ-2, 7 и 35 ШАП наносились удары в Чудском озере в районе устья рек Пунгерья-Лыги, Черная, Эмма-Лыги и в районе деревни Кукси.

В результате штурмовых ударов, в течение дня было уничтожено 4 СДБ и один катер; повреждено 5 СДБ и уничтожено: одна батарея МЗА и одно орудие. Вызвано три взрыва большой силы и уничтожено до 50 человек живой силы.

27.07.44 г. с рассветом частью сил 9 ШАД были продолжены боевые действия по кораблям в Чудском озере, а другая часть сил принимала участие в совместных действиях по кораблям в Нарвском заливе.

6 ИЛ-2 7 ШАП, ведущий - лейтенант ПАВЛОВ, под прикрытием 4 ЯК-9, в 09.41 -10.00 Н-1100-200 мтр. штурмовали две баржи противника в районе Пунгерья. Бомбами и снарядами, в результате была повреждена одна самоходная баржа.

За этой группой в 10.42 с высоты 600-40 мтр. 6 ИЛ-2 7 ШАП ведомые ст.лейтенантом КУСТОВСКИМ, под прикрытием 2 ЯК-9, нанесли бомбоштурмовой удар по этим же баржам, израсходовав 24 ФАБ-100, 20 РС-82, 740 ВЯ, 150 БС, 2800 ШКАС. Многозаходной штурмовкой и бомбометанием с низких высот были достигнуты прямые попадания, в результате которых потоплены две СДБ.

В 07.15 6 ИЛ-2 35 ШАП /ст.лейтенант ДУБИНА/, под прикрытием 2 ЯК-7, нанесли бомбоштурмовой удар в районе устья реки Эма-Лыги по 2 СДБ и 1 буксиру. В этом ударе экипажи не наблюдали прямых попаданий. Тогда повторный удар по этой цели нанесла "шестерка" ИЛ-2, ведомая капитаном ТРЕТЬЯКОВЫМ /прикрытие 2 ЯК-7/. Сбросив по цели 18 ФАБ-100, 16 РС-82 и обстреливая корабли огнем из пушек и пулеметов, группа прямыми попаданиями потопила одну СДБ.

В 09.45 шестеркой ИЛ-2 /ведущий - ст.лейтенант БАШФАТОВ/, под прикрытием 2 ЯК-7, с Н-1500-300 мтр., был нанесен удар по двум СДБ в р-не Ковасту. Попаданиями бомб на одной барже был вызван взрыв большой силы. Конечных результатов экипажи не наблюдали. Надо полагать, что баржа была потоплена.

234

В конце дня 6 ИЛ-2 7 ШАП /ведущий - ст.лейтенант КУСТОВСКИЙ/, под прикрытием 2 ЯК-9, в 19.08 - 19.20 с Н-800-300 мтр., тремя заходами, нанесли бомбоштурмовой удар по 8 катерам противника в районе Пунгерья. В результате прямых попаданий, по данным фотосъемки, 5 катеров потоплено и 3 катера повреждены.

Таким образом, в итоге бомбоштурмовых ударов в течение светлого времени суток 27.07 по плавсредствам в разных районах Чудского озера, рядом групповых вылетов штурмовиков ИЛ-2, было потоплено 3 СДБ, 5 катеров и 1 СДБ предположительно потоплена.

Повреждено: одна баржа и 3 катера.

Когда войска 3-го Прибалтийского фронта с боем продвигались на Тарту по западному берегу Чудского озера, противник, чтобы усилить сопротивление и поддержать свои наземные войска, использовал баржи и корабли Чудской флотилии с сильным артиллерийским вооружением.

Воздушной разведкой " на себя" командир 9 ШАД уточнил, что баржи и бронекатера, действующие в южной части озера, днем базируются на реке от устья до города Тарту, используя естественные средства маскировки.

Первый массированный удар.

05.08.44 г. по плавсредствам на реке Эма-Йыги штурмовики ИЛ-2 наносили первый массированный бомбоштурмовой удар.

В 16.34 - 21.57 56 ИЛ-2, группами по 3-9 ИЛ-2, одна за другой, под прикрытием 44 ЯК-9, с Н-1400-500 мтр., с одного и двумя заходами производили бомбо-штурмовые атаки по скоплению кораблей /3 СДБ/, 1 сухогрузная баржа, 1 речной пароход и 3 катера/ в 1-3 км.юго-восточнее Тарту. Сбросив 235 бомб ФАБ-100, 64 АО-25, 209 РС-82 на цели и подавляя огонь ЗА и МЗА противника, штурмовики потопили 1 речной пароход и повредили одну СДБ и катер.

В районе цели самолеты подвергались обстрелу огнем ЗА и МЗА. Огнем ЗА был подбит 1 ЯК-7 12 ИАП / летчик мл.лейтенант СИМУСЕНКО/. Не дотянув до аэродрома, произвел посадку на воду - в 20 км. западнее д.Гакково. Самолет затонул, летчик подобран нашими катерами. На некоторых самолетах были обнаружены значительные повреждения. Противодействие со стороны ИА противника оставлось слабым. В районе цели в 21.50 2 ЯК-9, прикрывавшие группу ИЛ-2 7 ШАП, на высоте 15000 были атакованы 2 ФВ-190. Ст.лейтенант

235

НАГОРНЫЙ во время обнаружил самолеты противника и атакой в лоб, с Д-500-20 мтр.сбил один ФВ-190. Самолет противника загорелся и упал в районе деревни Ковасту.

На проведенном разборе все участвующие экипажи в первом ударе докладывали о наличии кораблей на реке в разных местах. Эти данные подтверждались. На следующий день был организован повторный удар.

Второй комбинированный удар.

06.08.44 г. был произведен комбинированный удар штурмовиков ИЛ-2 и истребителей ЯК-9 и ЯК-7 по плавсредствам противника полным составом 9 ШАД. В ударе участвовало 70 ИЛ-2 и 60 самолетов истребителей.

После утренней разведки " на себя", уточнившей места стоянки плавсредств, начались боевые действия.

В период 05.47 - 21.40 было произведено 15 групповых ударов штурмовиков и истребителей. Атаки самолетов ИЛ-2 дополнялись штурмовками самолетов-истребителей. Последние пулеметно-пушечным огнем подавляли огневые точки и уничтожали живую силу противника.

Бомбов-штурмовые удары наносились с интервалом 5-10 и 15 минут, с высоты 1000-1100 мтр. до 200-300 мтр.

В результате боевых действий было потоплено: две СДБ, три баржи и 2 катера. Повреждены одна баржа, один буксир, одна СДБ, одна рыбацкая шхуна, один катер и мест у деревни Ковасту. Уничтожено: одна цистерна и 25 человек живой силы противника.

Плавсредствам противника на реке Эма-Ыыги, в результате двух ударов, был нанесен большой урон. В дальнейшем, остатки их по мере обнаружения уничтожались ударами отдельных групп штурмовиков.

Во второй половине августа, для осуществления десантных операций на западном берегу Чудского озера, с нашей стороны были введены ДЕС, бронекатера КБФ. В связи с этим, противник снова активизировал боевую деятельность своих плавсредств в районе реки Эма-Ыыги.

Обеспечивая ход и успешность выполнения ДЕС операции, проводимой стрелковой дивизией и кораблями КБФ, штурмовики ИЛ-2 систематическими ударами уничтожали плавсредства противника и вытесняли их из района, намеченного для осуществления высадки ДЕС. Истребительная авиация по заявкам руководства операцией, патрулированием в воздухе, прикрывала ДЕС БРК КБФ от налетов бомбардировочной авиации противника.

236

16.08.44 г. в период 16.10 - 21.40 12 ЯК-9 12 и 13 ИАП, прикрывая ДЕС БРК КБФ, вели воздушный бой с ИА и бомбардировщиками противника, оказывавшим упорное противодействие с воздуха.

В 09.00 - 19.21 на высоте 800 мтр.в районе Рудница наши истребители завязали воздушный бой с 28 Ю-88 и 8 ФВ-190. В этом бою ст.лейтенант ТИХОМИРОВ сбил 2 Ю-87 и 1 ФВ-190. Лейтенант ДОРОШЕНКО сбил 1 Ю§87, мл.лейтенант ПАРАСЮНКО сбил 1 ФВ-190. Лейтенант СОЛОВЬЕВ, атакой сзади с Д-200§150 мтр.сбил 1 ФВ-190. Один ЯК-9 13 ИАП летчик - лейтенант ПРИЩЕНКО был сбит в воздушном бою, самолет сгорел в воздухе, летчик выбросился на парашюте и приземлился южнее деревни Кобесар в районе высадившихся частей нашего ДЕС.

В течение дня 17.08 штурмовики ИЛ-2 в районе острова Пириссар и устья реки Эма-Йыги произвели группами по 4-6 самолетов, 7 бомбоштурмовых ударов по плавсредствам противника.

В результате произведенных ударов, группами: 4 ИЛ-2 /ведущий лейтенант ЛАДНОВ/ в 06.28 потопили одну СДБ и повредили один катер; 4 ИЛ-2 /ведущий - ст.лейтенант НИКИТИН/ в 11.10 повредили одну СДБ /выбросилась на берег/ иьодин катер. 6 ИЛ-2 /ведущий лейтенант ЛАДНОВ/, выполняя повторный удар, в 14.21 с Н-1300-300мтр. повредили одну СДБ. В районе цели самолеты были обстреляны сильным огнем МЗА и атакованы истребителями противника. Летчик - мл.лейтенант ВОРОНОВ, тяжело раненный, произвел вынужденную посадку на фюзеляж в районе Юхновщина /севернее г.Гдов/.

6 ИЛ-2 /ведущий - лейтенант НИКИТИН/ в 18.22 потопили одну двухпонтонную СДБ.

6 ИЛ-2 /ведущий - ст.лейтенант ПИЛЯСОВ/ в 20.30 семью заходами штурмовали на выходе из устья реки Эма-Йыги одну СДБ. В результате удара СДБ была потоплена.

Таким образом, всего 17.08.44 г. потоплено 3 СДБ, повреждено две СДБ, одна сухогрузная баржа и 2 катера. Сбито 4 ФВ-190 и 1 Ю-87.

В результате успешно проведенных наступательных операций 3-го Прибалтийского фронта и десантной операции на западный берег озера 25.08.44 г. части Красной Армии вышли на рубеж реки Эма-Йыги и заняли город Тарту.

После овладения городм Тарту противник вынужден был остатки судов Чудской флотилии стянуть в северо-западную часть озера и разместить их по рекам Черная / Муствэ/ и Пунгерья.

237

30 августа 1944 г. удар 30 ИЛ-2 по плавсредствам в Чудском озере явился завершающим ударом по окончательному разгрому Чудской флотилии противника.

В результате этого удара, было потоплено 5 СДБ и 1 катер; повреждена одна БДБ.

В воздушных боях было сбито 5 ФВ-190.

Комиссией по установлению эффективности боевых действий ША на Чудском озере, выезжавшей на места, были выяснены следующие подробности удара 30.08.44 г. : "Налеты штурмовиков ИЛ-2 начались внезапно и сопровождались сильными взрывами на кораблях в районе порта; когда самолеты ушли, все корабли, стоявшие в Муствэ река Черная/ оказались поврежденными. Лишь нескольким катерам, которые стояли под мостом, удалось остаться невредимыми.

Особенно с большим восхищением отзываются местные жители об успешности удара, произведенного утром. После налетавпервой группы, один корабль сильно горел, а второй после взрыва накренился. Из числа команды кораблей было много убито немецких матросов, трупы которых были вывезены на пяти грузовиках.

Обычно, при об"явлении воздушной тревоги, личный состав кораблей выбегал на берег и рассредотачивался по землянкам или другим местам. В это же утро команды оставались на кораблях, в связи с предполагаемым от"ездом.

Описывая результаты отражения налетов советских самолетов на порт Муствэ 30.08., немецкая газета /название и место издания не установлены/ писала, что огнем ЗА и истребителями было сбито 12 советских самолетов". Фактически в воздушном бою, имевшем место в районе Муствэ, наши 4-ЯК-9 12 ИАП /ведущий - лейтенант ШКУРКО/ в 08.27 - 08.30 на Н-1500 мтр.вели бой с 6 ФВ- 190. в результате которого лейтенант ШКУРКО и мл.лейтенант ТАЛЫШЕВ сбили по одному ФВ-190. Один ЯК-9 /летчик - лейтенант РЫКОВ/ в этом бою подбит. Производя вынужденную посадку на своей территории в районе деревни Лядцы на неподготовленную площадку, самолет потерпел аварию - разбит, летчик ранен.

По существу, операция по уничтожению плав.средств противника, начавшаяся 19.07.44 г., успешно закончилась бомбоштурмовыми ударами 30.08.44 г.

Всего за период с 19.07 по 30.08 частями 9 ШАД на выполнение данной операции произведено 1712 самолетовылетов, из них: штурмовиками ИЛ-2 785 с/в и истребителями - 927 с/в.

Потоплено 42 корабля разных типов; повреждено 67 кораблей /барж, СДБ, СКА и др./.

238

В воздушных боях сбито 17 самолетов противника.
Наши потери в этой операции составляют 3 самолета от противодействия ЗА противника и 5 самолетов от ИА противника.

Эффективность бомбоштурмовых ударов в большинстве случаев подтверждена фотоснимками, а после освобождения западного побережья озера, специальным расследованием с выездом комиссии в районы, где ранее наносились удары по кораблям противника.

Выводы:

1. Военно-Воздушные Силы КБФ, путем активных боевых действий, задачу по разгрому флотилии противника на Чудском озере выполнили.

Противник, потеряв большую часть своих плавсредств, не мог организовать эффективного противодействия нашему ДЕС. Операция по высадке на западное побережье озера, протекала успешно.

Завершение операции значительно ускорило дело изгнания немцев из Тарту и в известной мере облегчило прорыв обороны противника в районе перешейка между озером и Финским заливом.

2. В ходе операции, длившейся в течение продолжительного времени /42 дня/ полностью оправдали себя избранные средства и методы боевого воздействия против флотилии мелких судов противника, оперировавших на Чудском и Псковском озерах.

3. Действия ША обогатились боевым опытом нанесения бомбоштурмовых ударов по мелким кораблям, маскирующимся под фон местности в условиях узких и извилистых рек.

7. ОПЕРАЦИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ДЕС КБФ НА ОСТРОВА МОНЗУНДСКОГО АРХИПЕЛАГА 5.10-28.11.44 г.

Обстановка.

А. На суше:

В результате успешных наступательных операций, войска Ленинградского фронта, во взаимодействии с легкими силами Краснознаменного Балтийского флота, к 27 сентября очистили от противника западное побережье Эстонской ССР. Остатки разбитых частей были спешно собраны противником для усиления обороны островов Вормси, Муху, Даго. Стремясь сохранить за собой любой ценой острова и тем самым, поддержать устойчивый оперативный режим в северной и средней части

239

Балтийского моря, прикрыть подступы к Рижскому заливу, противник спешно начал подтягивание резервов из тыла. Но войска Ленфронта, продолжая успешное наступление, совместно с кораблями КБФ и при активной поддержке авиации решительным броском овладели островами Вормси, Муху, Даго. Осуществив захват указанных островов, войска Ленфронта, корабли и части КБФ готовились к ДЕС операции на о.Саарема / Эзель/ и окончательному очищению Моонзундского архипелага от войск противника. Накопив достаточные силы и подтянув резервы, 5.10.44 наши части начали ДЕС операцию на острове Эзель.

В результате успешных действий, к исходу 15.10.44 г.основная часть острова от войск противника была очищена. Противник, воспользовавшись выгодным рубежом на полуострове Сворбе, неблагоприятной погодой, сильно укрепил узкий перешеек, соединяющий Свербе-Эзель, создав плотную оборону на узком участке фронта. Полуостров удерживался противником в течение месяца.

С 18.11.44 г. по 23.11.44 г. войска Ленинградского фронта и части КБФ завершили полное очищение острова Саарема /Эзель/.

В. На море.

К началу операции противник держал свои плавсредства и легкие ВМС в бухтах, с целью оказания сопротивления в местах высадки ДЕС, обеспечения оперативных перевозок, несения ДОЗК в Ирбенском проливе и на подходах к острову.

Начиная с 16.10 и до конца операции, используя неблагоприятные условия погоды, легкие ВМС противника поддерживали свои войска с моря.

В течение последних дней операции противник для эвакуации живой силы и техники с полуострова выделил до 50 кораблей, в том числе тяжелый крейсер " Адмирал граф Шеер", который арт.огнем с моря прикрывал отход войск.

Надводные корабли Балтийского флота, осуществляя тесное взаимодействие с войсками Ленфронта и авиацией, неся охрану баз, обеспечивали перевозки войск и грузов на остров, производили высадку разведгрупп в тыл противника. Подводные лодки действовали у баз и на коммуникациях.

В воздухе.

Успешное наступление частей Красной Армии лишило противника аэродромов, что привело к ослаблению противодействия в воздухе.

Деятельность авиации противника заключалась в выполнении разведки, прикрытии своих баз и кораблей на переходе, отражении

240

бомбоштурмовых ударов.

В первые дни операции, ИА противника, при попытке оказать противодействие, понеся потери, свою активность снизила. И только в последние дни ИА противника, действуя мелкими группами /2-6 самолетов/, вновь проявляла некоторую активность.

Авиация КБФ перед началом и в период всей операции вела активную воздушную разведку баз, войск и кораблей, наносила бомбоштурмовые удары по войскам на сухопутном участке фронта, по военно-морским базам, боевым кораблям и транспортам на переходах.

Кроме того, несла охрану баз, кораблей и вела борьбу с авиацией и подводными лодками противника.

Цель операции и идея решения.

Авиационное обеспечение операций при очищении острова Эзель, осуществлялось в тесном взаимодействии с кораблями КБФ, войсками и авиацией Ленфронта.

Военно-Воздушные силы КБФ использовались для действий, главным образом, по морским об"ектам - кораблям и плавсредствам.

В идею РЕШЕНИЯ Командующего ВВС КБФ было заложено:

а/ массированное использование штурмовой авиации для действий по кораблям и плавсредствам противника в портах и на переходах в Ирбенском проливе, Рижском заливе с целью воспрепятствовать перевозкам противника в этом районе;

б/ удары комбинированных групп авиации / МТА, БА, ША/ по кораблям противника, в том числе и крупным боевым кораблям на подходе к побережью острова Эзель, с задачей поддержки фланга армии и содействия продвижению частей Лен.фронта на острове Эзель;

в/ обеспечение кораблей поддержки фланга армии от ударов авиации, надводных кораблей и подводных лодок противника.

Выделенные силы для участия в операции.

Состав сил, выделенных для участия, в ходе операции был непостоянным и определялся в зависимости от обстановки и возможностей ВВС КБФ в каждом периоде.

В первом периоде с 5.10 по 15.10.44 г. для участия в операции были выделены 9 и 11 ШАД в полном составе /120 ИЛ-2 и 90 истребителей/, одна АЭ 15 ОРАП и 3 ИАП.

241

Для действий по крупным кораблям противника на аэродроме Паневежис в готовности находились группы торпедоносцев и топмачтовиков.

Во втором периоде с 16.10 по 17.11.44 г. 11 ШАД была перебазирована на аэродром Паланга, обеспечение операции на острове было возложено на части 9 ШАД.

Использование самолетов торпедоносцев и топмачтовиков А-20-ДО предусматривалось, как и в первом периоде, с аэродрома Паневежис.

В третий период с 18.11 по 23.11.44 г. на аэр.Перновы были передислоцированы 10 самолетов бомбардировщиков ПЕ-2, 6 топмачтовиков - А-20-ДО, 1 АЭ ЛА-5. На аэр.Кагул 2 АЭ 3 ИАП и 1 АЭ 15 АП.

В первом периоде по случаю перебазирования частей ВВС на новый аэродромный узел и отсутствие ж.д. транспорта, как в 11, так и в 9 ШАД давали себя знать перебои в снабжении ГСМ и боезапасом. Автотранспорт авиабаз не мог справиться с этой задачей, ввиду больших перегонов / 380 км/, а если и справлялся, то исключительно за счет перенапряжения всего личного состава.

В ходе операции в зависимости от складывающейся обстановки на море и сухопутном участке фронта, по приказу Командующего ВВС КБФ отдельным частям и соединениям часто приходилось менять места базирования /см.таблицу/.

Т а б л и ц а

№№ пп	Части ВВС КБФ.	Дислокация ВВС на 25.09. 1944г.	Дислокация ВВС на 5.10 1944г.	Дислокация ВВС на 20.10 1944г.	Дислокация ВВС на 15.11 1944г.	Примечание
1	2	3	4	5	6	7
1.	Штаб ВВС КБФ.	Горы Валдай.	Таллин ВПУ шт.ВВС КБФ Хапсалу.	Таллин-ВПУ Хапсалу.	Таллин ВПУ - Паланга	С 15.11 Упр. с КП Команд. ВВС КБФ Таллин.
2.	15 ОРАП	-"-	Таллин	Таллин	Паланга 1 АЭ-Кагул.	До конца операции.
3.	11 ШАД.	Керстово.	Сууркюля.	Сууркюля.	Паланга	-"-
4.	9 ШАД.	Котлы	Перновы	Перновы	Перновы	-"-

242

1	2	3	4	5	6	7
5.	1 ГИАД.	Липово.	Таллин.	Таллин.	Таллин, 3 ИАП Кагул.	До конца операции
6.	8 МТАД.	Каменка, Борки.	Паневежис.	Паневежис.	Паневежис, 1 АЭ ПЕ-2 Перов, 6 А-20-М Перов.	-"-

Планирование.

Перед началом операции предусматривалась тщательная разведка районов высадки ДЕС, сосредоточения кораблей и ТР ТР, расположения живой силы, огневых средств и других военных об"ектов противника.

Согласно плана взаимодействия, время боевых действий планировалось от "Ч"/в третьем периоде/.

Данными обеспечивает ВР 15 ОРАП. Группы истребителей в авиадивизиях ведут систематическую В$_р$ "на себя", уточняя конкретную обстановку в районе цели перед ударом.

Самолеты ЯК-9 осуществляют при необходимости наведение групп ИЛ-2 и А-20-Д0 на обнаруженные корабли противника.

Мелкими группами 4-6 ИЛ-2 штурмовики действуют по одиночным кораблям, обнаруженных разведкой " на себя".

Одновременно, массированными группами по крупным кораблям и их скоплениям в бухтах и на переходе, действуют комбинированные группы из МТА, ША и ИА.

При отсутствии морских целей, вылетавшие группы ИЛ-2 должны были наносить бомбоштурмовые удары по запасным целям на сухопутном участке фронта / тяжелая артиллерия/.

В момент перехода, прикрытие кораблей ДЕС осуществлялось по специальному плану.

Боевая зарядка штурмовиков планировалась по решению командиров АД АД в зависимости от характера цели.

Подготовка к операции.

В соответствии с директивами Военного Совета КБФ, штабом ВВС были разработаны планы боевого использования авиации. Эти планы тщательно были проработаны в частях АД АД с ведущими групп и всеми экипажами, участвующими в операции.

213

В планах были конкретизированы задачи частей, состав сил, время и район действий, организация последовательной работы перед началом операции и вопросы взаимодействия в ходе операции.

На основании полученных приказаний и планов Командующего ВВС, все соединения, части и Штаб ВВС должны были закончить в весьма сжатые сроки перебазирование на новый аэродромный узел.

На новых местах базирования, части ВВС начали с подготовки восстановления аэродромов к эксплоатации, обеспечении боезапасом и ГСМ, развертывания средств электролинейной и радиосвязи.

АС в Пернове имел около 75% протяженности ВПП взорванной, летное поле, рейфуги и оборудование стоянок самолетов имели значительные повреждения.

Уцелевшие рейфуги и отдельные служебные здания были заминированы.

АС - Суурнюля - имел тоже повреждения, но требовал меньшего об"ема подготовительной работы.

Ввиду неблагоприятных метеоусловий перелет летных эшелонов задерживался. Используя время, выброшенные группы летного состава частей ранее, привели аэродромы в состояние годных к эксплоатации.

Отсутствие потребного количества автотранспорта на первых порах тормозило нормальное снабжение частей горючим, боезапсом и тех.имуществом.

Развертывание средств связи проходило нормально.

Период нелетной погоды после перебазирования спервого по четвертое октября 1944 г. части использовали на:

1. рассредоточение мат.части самолетов;
2. оборудование КП и штабов;
3. изучение района полетов, мест сосредоточения кораблей и транспортов противника.

В интересах предстоящей боевой деятельности частей ВВС, велась начиная с 1.10.44 г. интенсивная разведка побережья острова Эзель и коммуникаций Рижского залива.

Разведывательное обеспечение складывалось из:

а/ периодической разведки "на себя" - основной вид/ силами выделенных групп от ИАП/;

б/ попутной разведки, выполняемой ударными группами в авиадивизиях;

в/ оперативной разведки 15 ОРАП;
г/ разведданных РО ШВВС.

Основным видом получения разведданных в данной операции явилась организованная в дивизиях ВР, которую выполняли пары истребителей не реже двух раз в день.

Вылеты разведчиков не превышали высот 2500 мтр., но в большинстве случаев проводились на высотах 1000-300 мтр., а в отдельных случаях и на высотах " бреющих"полетов.

При постановке задачи на разведку "штаб ИАП"а получал заданные районы разведки или маршрут полета.

Разведданные погоды обязательно давались по радио на обратном маршруте, при отходе от цели.

Базирование авиадивизии вцелом на одном из аэродромов давало возможность быстро информировать части АП путем параллельной передачи одновременно во все полки полученных разведданных.

В целях ускорения передачи разведданных, практиковался способ предварительного донесения непосредственно командиру АД. Экипаж разведчика давал место, характер цели и погоду.

Подробное донесение составлялось позже, после опроса экипажей самолетов-разведчиков штабом АП.

К началу боевой работы штурмовиков, ВР были вскрыты основные места сосредоточения кораблей и транспортов противника.

В день перед началом операции, Командующий КБФ лично, проверяя ход подготовки, вызвал на свой ВПУ командиров АД АД. Уточнив складывающуюся обстановку на море, он поставил перед ними конкретные боевые задачи:

1. Соединения Лен.фронта, во взаимодействии с кораблями КБФ, с 4.10 проводят ДЕС операцию по освобождению острова Эзель.

Первый эшелон ДЕС на мелких транспортных средствах, в ночь с 4.10 на 5.10.44г. направляется из района Рохокюля к месту высадки, в район Парамая - Памк.

Второй и последующие эшелоны ДЕС направляются из района острова Коссари-Лайд к месту высадки в районе залива Трийги-Лахт, следование эшелонов проводятся в светлое время 5.10.44 г. Высадку ДЕС в р-не Трийги-Лахт поддерживают 25 береговых и полевых арт.батарей, расположенных в районе местечка Эммасте.

245

Отряд легких сил КБФ в составе: 3-4 МБКА, 3-4 ТКА прикрывает ДЕС от противодействия легких ВМС противника.

2. 11 и 9 ШАД непрерывным патрулированием в районе западнее мередиана Суур-Лайд не допускают проход легких ВМС противника к местам высадки.

Цель для авиации - все плав.средства западнее меридиана Суур-Лайд, восточнее же этого меридиана - только БДБ БДБ противника.

3. К выполнению задачи прикрытия ДЕСа авиадивизиям приступить с рассветом 5.10.44 г.

Командиры АД АД, поставив боевую задачу АП АП, вручили оперативные документы и особо обратили внимание командиров АП на следующие вопросы:

а/ твердое знание летным составом опознавательных сигналов своих кораблей,

б/ зоны, где разрешается наносить удары,

в/ маршрут полета и запасные аэродромы.

Выполнение операции.

Первый период с 5.10 по 15.10.44 г.

В 07.00 5.10.44 г. соединения и части ВВС КБФ приступили к выполнению поставленной задачи.

В первой половине дня условия погоды ограничивали действия авиадивизий, поэтому на выполнение задачи штурмовики вылетали небольшими группами / 2-4 ИЛ-2/.

В районе патрулирования встречались, как одиночные, так и небольшими группами различные плав.средства противника/ СКА,МО/.

Выполняя задачу, самолеты только 11 АД за 5.10.44 г. и первую половину 6.10.44 г. произвели 50 с/в с общим налетом 65 часов 06 минут.

В результате отмеченных прямых попаданий бомбами ФАБ-100, потоплены: 2 СКР, 1 транспорт водоизмещением 4000 тонн, 1 БДБ, 3 СКА и 5 мотоботов.

Повреждено: 1 СКР / загорелся/.

5.10.44 г. Командующий ВВС с КП штаба в Таллине поставил 11 и 9 ШАД дополнительную задачу:

246

" Параллельно с выполнением основной задачи по обеспечению ДЕС, приступить к нанесению систематических бомбо-штурмовых ударов по плав.средствам противника в местах погрузки и на ближних к острову Эзель коммуникациях, с целью уничтожения транспортных средств и боевых кораблей противника".

В соответствии с дислокацией, Командующий ВВС выделил каждой дивизии:

9 ШАД - южное, юго-восточное и юго-западное побережье Эзель и подходы к нему,

11 ШАД - северное, северо-западное и северо-восточное побережье острова и подходы к нему.

Однако, систематически проводимая ВР, показала, что противник для обеспечения отвода своих войск сосредотачивает свои транспорты и легкие силы флота в бухтах южного побережья острова и особенно в районе Куресааре.

Вдоль северного побережья острова Эзель ВР отмечала одиночные плав.единицы или мелкие группы их.

Исходя из этого, с ВПУ Штаба ВВС был изменен район боевой работы 11 ШАД и указан район, выделенный для 9 ШАД.

С рассветом 6.10.44 г. и дальше, по данным ВР на уничтожение и производство бомбоштурмовых ударов вылетали непрерывно группы /8 - 12 - 24 ИЛ-2/, выполняя поставленную задачу.

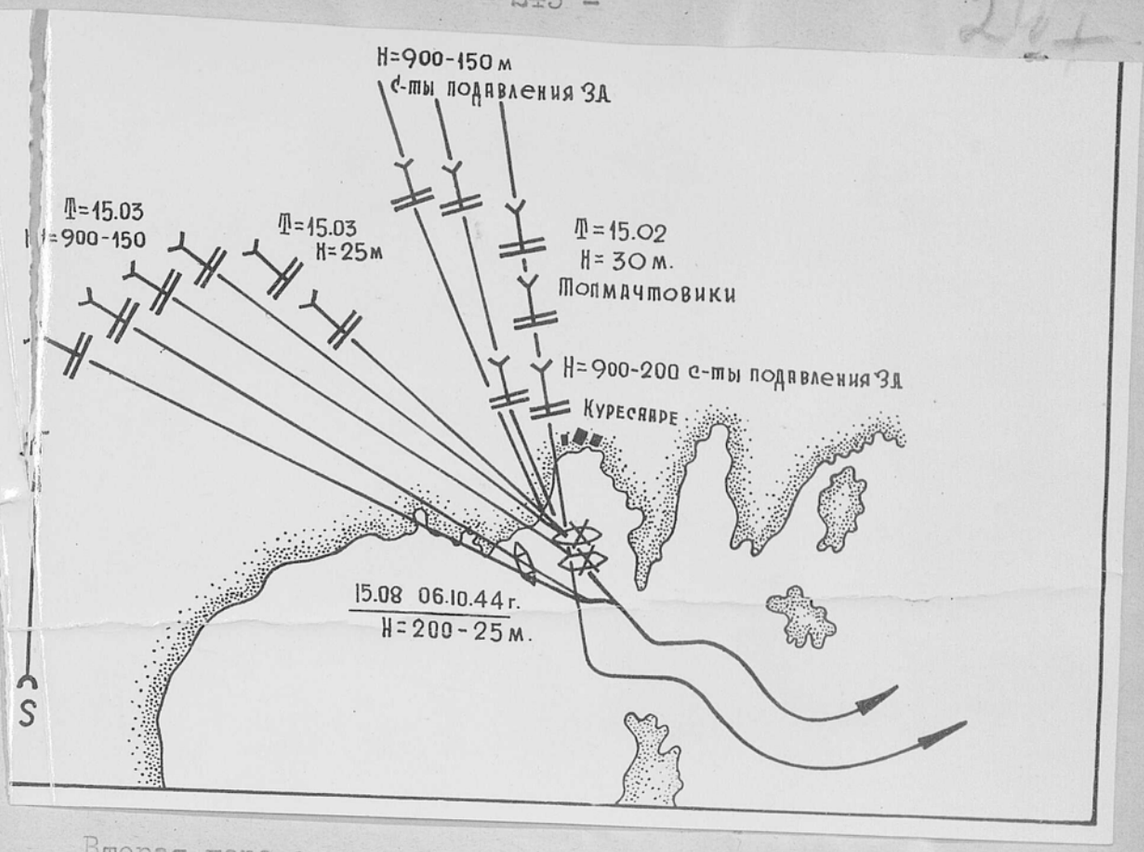
15.02. 6.10.44 12 ИЛ-2 47 ШАП, ведущий - капитан БОРИСОВ, двумя группами по 6 ИЛ-2, под прикрытием 8 ЯК-9 9 ИАП, ведущий - подполковник ДЖАПАРИДЗЕ, атаковали на рейде Куресаари один транспорт, 3 БДБ и 3 СКА.

В состав каждой группы входило: 4 ИЛ-2, атакующих цель с планирования, Н-бр - 200-150 мтр. и 2 ИЛ-2, атакующих цель топ-мачтовым методом, Н-20-30 мтр.

Маршрут полета: АС Сууркюля-Хапсалу - Цель / Курессаре/ - Хапсалу -АС.

К цели группы подходили на высоте 1300-1100 мтр., на обратном маршруте высота полета 400 мтр.

Порядок атаки: по сигналу ведущего капитана БОРИСОВА /см.схему/ 1 и 3 пары атаковали ТР ТР и 2 БДБ с планирования. Эти пары специально выделялись для подавления огня ЗА и МЗА.



Вторая пара атаковала методом топмачтового бомбометания с Н-30 мтр., КУ-60-90°, БК-165-170°.

В 15.03 атаку произвела вторая шестерка, ведомая ст.лейтенантом БЕЛЯКОВЫМ. Здесь вторая и третья пары производили атаку с планирования, а первая топмачтовым методом БК-135-140°, Н-20-30мтр.

По целям израсходовано двуая группами: 36 ФАБ-100, 36 РС-82, 1590 ВЯ, 360 БС, 7400 шкас.

В результате атаки, уничтожено: 1 ТР водоизмещением 3000 тон. и 1 БДБ.

Противодействие: сильный огонь ЗА и МЗА с кораблей противника. 1 самолет ИЛ-2 имеет повреждения.

На отходе группа непосредственного прикрытия 8 ЯК-9 в районе Куресааре вела воздушный бой с 10 ФВ-190. Капитан БЕЗЛАТНЫЙ, на высоте 1800 мтр.атакой сверху сзади, под ракурсом 2/4, с дистанции 25 мтр.сбил. 1 ФВ-190. Самолет противника упал в районе населенного пункта Кудевяэ.

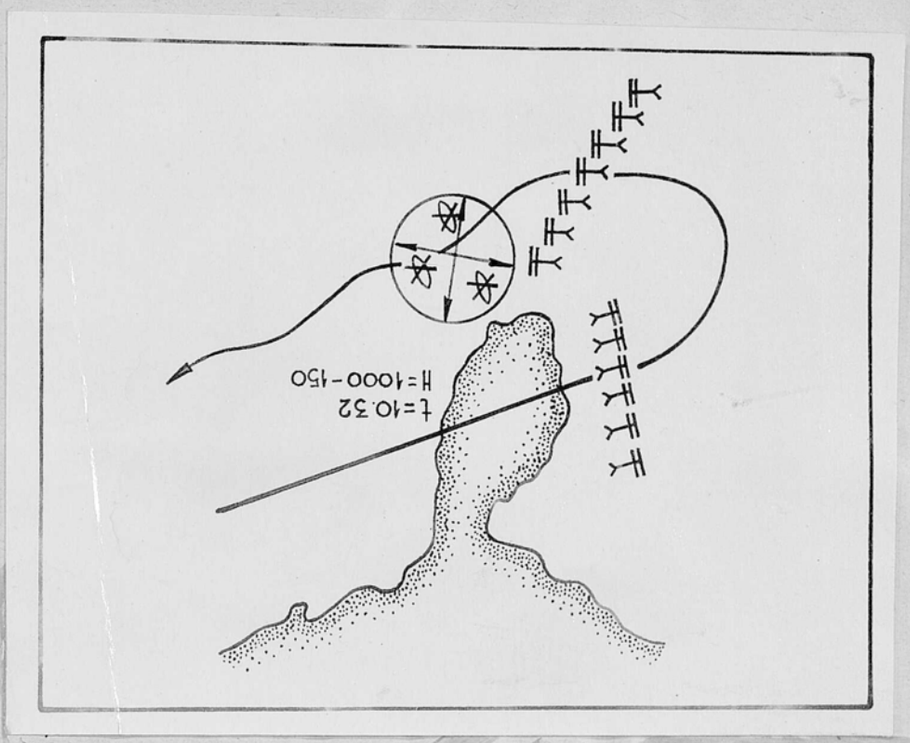
Ст.лейтенант АДАМЧУК на высоте 1300-600 мтр. в воздушном бою на виражах и вертикалях с дистанции 25 мтр.сбил 1 ФВ-190.Самолет противника упал у развилки дорог населенного пункта Келламяэ.

Лейтенант ДЕМИНСКИЙ на высоте 3000 мтр.атакой сверху сзади, под ракурсом 1/4, с дистанции 50-30 мтр.,сбил 1 ФВ-190,, который упал в воду в 4 клм.западнее мыса Ромасааре.

248

Лейтенант ЯКОВЛЕВ на высоте 1300 мтр. в воздушном бою на вертикалях с дистанции 50 мтр.сбил ФВ-190, который упал в населенном Пюха. Наши истребители потерь не имели.

12.40 8.10.44 г. 12 ИЛ-2 8 ШАП, ведущий - Герой Советского Союза гв.майор ТУРГЕНЕВ, под прикрытием 4 ЯК-9 9 ИАП, ведущий - ст.лейтенант ШАРКЕВИЧ у мыса Эльда /см.схему/ атаковали танкер, водоизмещением до 3000 тн.и 6 мотоботов.



В 11.58 группа 12 ИЛ-2 произвела взлет по одному, после взлета группы ИЛ-2 взлетели самолеты прикрытия - 4 ЯК-9 звеном. Набор высоты и построение в общий боевой порядок производились по маршруту:

Маршрут: Сууркюля-Хапсалу - мыс Уидва-Нина - мыс Эльда -Хапсалу- Сууркюля. Высота полета 200мтр.,продолжительность 1ч.47м.

Погода по маршруту и в районе цели: сплошная облачность, Н-200мтр. видимость 6-8 клм.

Порядок атаки: после обнаружения цели/ танкер, 6 мотоботов/, ведущий гв.майор ТУРГЕНЕВ дал команду: " Всем атаковать танкер"и с левым разворотом вошел в планирование, одновременно с этим открыл огонь из пушек и пулеметов.

Атака следующих за ведущим производилась последовательно по одному. Высота бомбометания 75-50 мтр., серия из 4 бомб ФАБ-100. После сбрасывания самолеты, по сигналу ведущего повторно атаковали цель РС-ами и пулеметно-пушечным огнем.

249

По целям израсходовано: 27 ФАБ-100, 35 РС-82, 2260 ВЯ, 3920 ШКАС, 100 БС.

Противодействие: слабый огонь ЗА и МЗА с берега и кораблей. ИА противника в районе цели не было.

2 ИЛ-2 имели повреждения от огня МЗА.

Результат атаки: уничтожен танкер противника водоизмещением 3000 тонн / подтверждено фотоснимком/, 3 мотобота. Повреждено 2 мотобота.

10.32 09.10.44 г.13 ИЛ-2 8 ШАП /ведущий - гв.капитан МОРОЗОВ/ двумя группами по 6 и 7 ИЛ-2, под прикрытием 8 ЯК-9 9 ИАП, атаковали 3 ТР ТР из состава 50 плав.единиц противника в районе мыс Черель.

Атака производилась с одного направления, одним заходом с планирования, высота бомбометания 150-200 мтр.

В состав каждой группы входил самолет фотограф /ИЛ-2/, для выполнения контрольной разведки.

В 09.45 группы произвели взлет в следующей последовательности:

7 ИЛ-2, за ними 4 ЯК-9, далее группа 6 ИЛ-2 и второе звено 4 ЯК-9.

Погода: облачность 1-2 балла, высота 600 мтр., видимость 15 клм. Порядок атаки: после обнаружения цели ведущий гв.капитан МОРОЗОВ дал сигнал: "Атака". Поэтому сигналу последовательно парами с левым разворотом на БК-90° самолеты перешли на планирование, открыли огонь из пушек и РС, на Н-200мтр., сбросили бомбы.

Распределение цели между экипажами первой группы: один самолет ИЛ-2 атаковал транспорт 8000 ти. /капитан МОРОЗОВ/, 3 ИЛ-2 - транспорт 3000 ти. и 3 ИЛ-2 атаковали транспорт 1200 тонн водоизмещения.

В результате атаки первой группы по показаниям экипажей, отмечено прямое попадание бомбы в транспорт 8000 тонн/капитан МОРОЗОВ/ и транспорт 1200 тонн /лейтенант МАХОВ/.

Вслед за первой группой, в том же порядке атаковала вторая группа /ведущий - ст.лейтенант БЛАГОДАРОВ/.

В результате атаки второй группы потоплен транспорт 3000 тонн /лейтенант ГУДЗЕЛЕВИЧ/.

Всего по целям израсходовано: 50 ФАБ-100, 50 РС-82, 1400 ВЯ, 1900 ШКАС.

250

Общий результат атаки: потоплен транспорт 3000 тонн, поврежден транспорт 8000 тонн.

Противодействие: сильный огонь ЗА с кораблей и берега. ИА противника на маршруте и в районе удара не обнаруживалась. Огнем ЗА и МЗА повреждены 2 самолета ИЛ-2.

10.56 9.10.44 г. 12 ИЛ-2 35 ШАП /ведущий - ст.лейтенант БАТИЕВСКИЙ/ в 12 клм.севернее маяка Митэль-Бека, атаковали транспорт водоизмещением 1500 тонн, 2 БДБ, ТЩ.

Израсходовано: 50-ФАБ-50, 28 РС-82, 1850 ВЯ, 4100 ШКАС.

В результате атаки потоплен 1 транспорт водоизмещением 1500 тонн.

13.40 9.10.44 г. 10 ИЛ-2 35 ШАП /ведущий - капитан ПИЛИПЕНКО/ в 1-2 кмл.юго-восточнее маяка Свальферот, нанесли бомбоштурмовой удар по ТР ТР и 2 СКР.

Израсходовано по целям 12 ФАБ-100, 36 АО-25, 32 РС-82, 1020 ВЯ, 560 ШКАС.

В результате удара повреждем 1 транспорт водоизмещением 3000 тонн.

15.50 10.10.44 г. 7 ИЛ-2 35 ШАП /ведущий - ст.лейтенант БАТИЕВСКИЙ в 15 клм.от мыса Церель к востоку атаковали 3 мотокатера. В результате удара, потоплен 1 мотокатер.

10.28 14.10.44 г. 11 ИЛ-2 35 ШАП /ведущий - ст.лейтенант БАТИЕВСКИЙ. В результате удара в районе юго-восточнее Питсере-Нина по 12 БДБ и 3 буксирам противника, потоплена 1 БДБ и повреждеи 1 буксир.

14.20 14.10.44 г. 8 ИЛ-2 35 ШАП /ведущий - капитан ПИЛИПЕНКО/. В результате проведенного удара в районе восточнее мыса Церель по двум БДБ и СКА, повреждена 1 БДБ.

За весь первый период произведено 991 самолетовылет, из них: штурмовиками - 593, истребителями - 398 с/в.

Израсходовано боезапаса: 51 ФАБ-250, 1751 ФАБ-100, 60 АО-25, 64143 ВЯ, 1361 РС-82, 5425 БС, 117290 ШКАС.

Потоплено: 12 транспортов, общим водоизмещением 50500 тонн, 2 СКР, 2 СКА, 16 БДБ, 2 ТЩ, 13 мотоботов, 8 СП, 1 сухогрузная баржа, 1 танкер водоизмещением 3000 тонн, 1 буксир.

Повреждено: 11 транспортов, общим водоизмещением 44000 тонн, 2 СКР, 12 БДБ, 3 ТЩ, 2 мотобота, 4 СП, 1 сухогрузная баржа, 2 буксира.

257

Сбито в воздушных боях: 11 ФВ-190, 1 "Гамбург-140", уничтожено на аэродроме 1 ДО-217.

Наши потери: 6 самолетов ИЛ-2, 1 ЯК-7; летчиков - 5, стрелков-радистов - 4.

Из-за неблагоприятных условий погоды, ВВС КБФ 7.10 и 14.10 вели ограниченные действия.

8.10 - вылет одной группы ИЛ-2 /ведущий - гв.майор ТУРГЕНЕВ/.

11.10 и 15.10.44 г. - также из-за плохих метеоусловий боевых действий не вели.

Второй период с 16.10 по 17.11.44 г.

По плану боевого использования ВВС КБФ, части 9 ШАД имели задачу обеспечить подготовку и проведение наступательных операций наземных войск, для чего по данным разведки "на себя", бомбоштурмовыми ударами уничтожать корабли противника в пределах радиуса действия самолетов ИЛ-2 / граница с запада - меридиан - 21°38'/.

С началом операции обеспечить продвижение наших войск изоляцией полуострова Сворбе от морского противника, для чего нести штурмовое патрулирование на подходах к полуострову.

Этот период характеризуется слабой активностью боевой деятельности на суше и море.

Противнику удалось, создав плотную оборону на узком участке фронта, остановить наступление наших частей и удерживать п/о Сворбе.

11 ШАД была передислоцирована на аэродром Паланга.

Продолжая систематические операции, 9 ШАД действовала по кораблям и плавсредствам противника в Рижском заливе и на подходах к острову Эзель.

В течение 6 дней/ 19,20 октября, 1,7,11 и 12 ноября/разведка не производилась из-за плохих метеоусловий. Кроме того, в течение 5 дней по этой же причине, разведка производилась только по одному вылету.

Корабли типа КР, КРЛ, днем ВР не обнаруживались, видимо потому, что крупные корабли, которые противник периодически использовал для артобстрела наших войск, появлялись преимущественно в дни с плохой погодой или впред-вечерние часы, когда наша авиация полеты не производила.

252

Метеообстановка на театре боевых действий и в районе базирования с 15.10 по 17.11.44 г. характеризовалась следующей таблицей /см.на сл.странице.

Ввиду неблагоприятных метеоусловий, боевая деятельность штурмовиков была ограничена и проводилась в основном с 21 по 25.10.44 г.

Удары по кораблям противника в районе полуострова Сворбе были, как основная задача и только, в случае необнаружения кораблей, удар наносился по основным узлам водопротивления противника, в северо-восточной и восточной части полуострова Сворбе.

Запасные цели на сухопутном участке фронта были выделены заранее сухопутным командованием и значились в плане по боевому использованию ВВС. Весь летный состав знал эти запасные цели.

К наиболее характерным ударам за этот период относятся бомбоштурмовые удары по кораблям противника в районе западнее полуострова Сворбе.

В 09.00 24.10.44 г. ВР от 9 ШАД донесла:

"Западнее 8-10 клм.в заливе Лыпе-Лахт, 2 ММ и 2 СКА ходят переменными курсами и ведут обстрел нашего берега. Погода: облачность 10 баллов, Н-300-200мтр.,видимость 6-8 клм., слабая дымка".

Первый удар.

09.48 10 ИЛ-2 7 ШАД /ведущий - капитан ГОНЧАРОВ/, под прикрытием 4 ЯК-9, 4 ЯК-7 и 6 ЯК-1 12 ИАП /ведущий капитан ХОРУЛЬНИЙ/ вылетели с задачей нанести бомбоштурмовой удар по кораблям пр-ка.

В 10.30 -10.35 с Н-300-100-20 мтр.с одного захода,БК-30° произвели бомбоштурмовой удар по обнаруженным в районе цели ЭМ, 2 ММ, 5 СКР, ТЩ и 2 СКА. Корабли следовали курсом 220°, со скоростью 8-10 узлов.

Расход боезапаса: 39 ФАБ-100, 29 РС-82, 1710 ВЯ, 320 БС, 2350 ШКАС.

В результате удара экипажи наблюдали два прямых попадания в эскадренный миноносец и 1 ТЩ.

Произведенной фотосъемкой на ЭМ типа "Нарвик" вызван очаг пожара и разрушения между фок-мачтой и передним мостиком.

Противник оказывал противодействие огнем ЗА и МЗА с кораблей. На выходе из атаки штурмовиков ИЛ-2, пытались атаковать сзади снизу на высоте 300-200 мтр. 4 ФВ-190. В воздушном бою 6 ЯК-1 с 4 МЕ-109 и 4 ЯК-9 с 4 ФВ-190 был сбит 1 ФВ-190, падение с-та в воду подтверждали экипажи самолетов-штурмовиков. Наши самолеты потерь не имели [illegible] 2 ИЛ-2 [illegible]

Т А Б Л И Ц А № 1.

Период за тябрь ноябрь.	На театре боевых действий. Облачность Кол-во в баллах.	Облачность Высота в метрах.	Видимость в километр.	Особые явления.	В районе базирования Облачность К-во в баллах.	Облачность Высота в м.	Видимость в километрах.	Особые явления.
15.по 17.10	10	50-100	1-2	Густая дымка.	7-10	600	10	Дымка.
18 по 20.10	10	50	0,5	Умеренный дождь.	10	100-200	1-2	Умеренный дождь.
20 по 25.10	6-10	100-300	2-6	Густая дымка.	10	300-600	4-6	Дымка
25 по 30.10	10	100-300	1-4	-,"-	10	100	0,5-1	Временами морось
31 по 01.11	10	50	0,5	Дымка с туман.	10	100	0,5-1	Дождь
1.11 по 8.11.	10	50-150	0,5-2	Дождь с дымом.	10	100-200	2-4	-"-
08 по 10.11	7-10	100-300	1-4	Дымка.	7-10	800-600	2-6	Дымка
10 по 17.11	10	50-150	10-4 и 4-1	Ливневые осадки и дымка.	10	100-200	1-2	Снег с дождем.

истребителями противника.

Расход: 24 ФАБ-100, 18 РС-82, 1800 ВЯ, 50 БС, 2100 ШКАС.

Погода: облачность 10 баллов, Н-300 мтр., видимость 8-10 км. Огнем ЗА и МЗА противник оказывал сильное противодействие.

Над целью находилось до 10 ФВ-190 в группах по 2-4 самолета на высотах от 300 до бреющего полета.

6 ФВ-190 связали боем наши самолеты истребительного прикрытия. До 4 ФВ-190, попарно, с бреющего полета, с задней и нижней полусферы атаковали ИЛ-2 на выходе из атаки. В воздушном бою 2 ИЛ-2 сбиты, упали в воду. Огнем стрелков-радистов сбит 1 ФВ-190.

251

Второй удар.

12.01 9 ИЛ-2 35 ШАП /ведущий - ст.лейтенант БАТИЕВСКИЙ/, под прикрытием 10 ЛАГГ-3 11 ИАП /ведущий - капитан ДЕМИДОВ/, вылетали на повторный удар по кораблям.

В 12.37 одним заходом с Н-400-100 мтр. БК-120° самолеты нанесли бомбоштурмовой удар по 2 ММ, 4 СКР, 2 СКА, когда корабли ходили переменными курсами со скоростью 6-8 узлов.

Расход: 32 ФАБ-100, 8 РС-82, 180 ВЯ, 850 БС, 2500 ШКАС.

В результате удара экипажи штурмовиков наблюдали прямое попадание бомб в 1 ММ /предположительно потоплен/.

Противник оказывал противодействие сильным огнем ЗА и МЗА с кораблей. В районе цели был обнаружен заграж 6-8 ФВ-190 на Н-400-300 мтр.

4-6 ФВ-190 связали боем истребителей прикрытия, а 3 ФВ-190 атаковали ИЛ-2 на выходе из атаки.

В результате воздушного боя наши истребители сбили 2 ФВ-190. Самолеты ИЛ-2 от атак ИА противника потеряли 2 самолета.

Погода в районе цели: облачность 10 баллов, Н-300-400 мтр., видимость 8-10 км.

Третий удар:

13.08 6 ИЛ-2 35 ШАП /ведущий - капитан ПИЛИПЕНКО/, под прикрытием 6 ЛАГГ-3 11 ИАП/, ведущий - ст.лейтенант ГУЛАКОВ/, снова вылетели на удар по кораблям противника.

В 13.50 с высоты 300-100 мтр., одним заходом, БК-10°, штурмовики произвели удар по кораблям, следовавшим курсом 260-270° со скоростью 10-12 узлов.

В результате удара, экипажи ИЛ-2 наблюдали прямое попадание ФАБ-100 в один М. Попадание бомбы подтверждает Герой Советского Союза подполковник СЛЕПЕНКОВ, вылетавший на визуальный контроль результатов удара. Один самолет-фотограф был сбит в районе цели истребителями противника.

Расход: 24 ФАБ-100, 16 РС-82, 1800 ВЯ, 50 БС, 2100 ШКАС.

Погода: облачность 10 баллов, Н-300 мтр., видимость 8-10 км. Огнем ЗА и МЗА противник оказывал сильное противодействие.

Над целью находилось до 10 ФВ-190 в группах по 2-4 самолета на высотах от 300 до бреющего полета.

6 ФВ-190 связали боем наши самолеты истребительного прикрытия. До 4 ФВ-190, попарно, с бреющего полета, с задней и нижней полусферы атаковали ИЛ-2 на выходе из атаки. В воздушном бою 2 ИЛ-2 сбиты, упали в воду. Огнем стрелков-радистов сбит 1 ФВ-190.

255

Всего за этот период произведено 623 самолетовылета, из них: штурмовиками – 255, истребителями – 206, разведчиками-162. Потоплено: 1 ТР водоизмещением 2000 тонн, 1 СКР, 2 СКА, 2 БДБ, 1 КАТЩ, 2 ДЕС катера, 1 лайба.

Повреждено: 1 М, 1 ЭМ, 7 БДБ, 1 СП, 1 буксир, 2 баржи, 1 катер.

Уничтожено: 1 батарея ЗА, 2 арт.орудия, 13 автомашин, 2-повозки, 1 склад горючего, до 80 человек живой силы.

В воздушных боях сбито: 15 ФВ-190 и 1 ДО-24.

Наши потери: 9 ИЛ-2 /от ЗА – 2 самолета, от ИА –5 самолетов, не вернулись с задания – 2 самолета/. 1 ЯК-9 – сбит ЗА, 1 ЯК-1 – сбит ИА.

Третий период с 18.11 по 24.11.44 г.

В третий период боевая деятельность частей ВВС КБФ, участвующих в операции, носила активный и напряженный характер.

Желая сохранить за собой плацдарм на о.Эзель/ п/о Сворбе/, противник оказывал упорное сопротивление. Для обстрела нашей обороны и флангов армии, противник сосредоточил в районе операции значительное количество кораблей, в том числе несколько миноносцев.

Штурмовая авиация непрерывно действовала по кораблям и плавсредствам противника на стоянках, у побережья полуострова и на переходе в Ирбенском проливе.

Одновременно, подавляя огневые точки противника и нанося удары по узлам сопротивления, ША поддерживала фланги частей Красной Армии и содействовала очищению полуострова от противника.

В наиболее напряженный момент /23.11.44 г./противник для обеспечения отхода своих частей с полуострова и обстрела нашего фланга армии, выслал отряд боевых кораблей в составе тяжелого крейсера и 4 ММ.

Массированными действиями комбинированных групп штурмовиков, бомбардировщиков и топмачтовиков по боевым кораблям противника, авиация КБФ, даже при наличии неблагоприятной погоды, добилась за этот период значительных успехов/см.табл.погоды за период на стр. Наиболее характерным в этом периоде является удар 23.11.44 г.

В последний день операции, утром в Ирбенском проливе была обнаружена группа кораблей/ 12 БДБ/, идущих с севера на южную оконечность полуострова Сворбе. Воздушным Силами была поставлена задача не допустить указанную группу кораблей к побережью. Для решения этой задачи была нацелена вся штурмовая авиация.

ПОГОДА С 18.11 по 23.11.44 года.

ериоды.	В районе цели				В районе базирования			
	Облачность		Видимость в км.	Особые явления.	Облачность		Видимость в км.	Особые явления.
	Кол-во баллов.	Высота в метрах.			Кол.баллов.	Высота в мт.		
6-19.11	10	400-600	4-10					
0-21.11	10	50-100	0,5-3	Дымка Снег и дождь, дымка.	7-10 10	300-600 500-100	10 0,5-3	Сл.дымка. Снег,дождь, дымка.
2.11.44г.	8-10	100-600	4-10 в снегоп. 0,5	-	8-10	100-300	6-10 в осадках 100	Временный снегопад.
3.11.44г.	5-10	300-800 50 100.	10-15 0,5-3	Местами туман и снег.	10	600-1000	4-10	Дымка.

12, БА - 28; ША-207, РА-113, МА - 339.

Потоплено: 3 ММ, 4 СКР, 3 БДБ, 2 СКА.

Предположительно потоплено: 1 М, 1 СКР, 1 ТР 4000 тонн водоизмещения.

Повреждено: 1 КР, 3 ММ, 3 СКР9 3 ТЩ, 4 БДБ, 1 ТР водоизмещением 4000 тонн.

Уничтожено: 12 автомашин, 5 складов с боезапасом, 5 арт. орудий, 1 батарея, 4 мин.батареи и до 300 человек живой силы.

Сбито: 30 ФВ-190, 1 Гамбург-140, 2 Арадо.

256

257

В момент, когда 60-70% ША находилось в воздухе/действовала по БДБ/, стало известно, что крейсер в охранении ММ обстреливает фланг нашей армии.

Было принято решение: бомбардировочными ударами, всеми наличными силами, вынудить отряд кораблей противника прекратить обстрел берега и нанести кораблям максимальный урон.

С этой целью по КР и ММ было проведено два удара.

12.00-12.05 9 ПЕ-2 и 3 А-20-Д0 /топмачтовики/ с прикрытием нанесли первый удар по КР и ММ противника, в 30 милях западнее о.Эзель.

В результате первого удара, топмачтовиками потоплен 1 ММ, отмечено попадание одной бомбы в тяжелый крейсер. Торпедоносцы /в готовности находилось 8-12 самолетов/, из-за плохих метеоусловий / облачность 10 баллов, Н-50-100 мтр., видимость 500-1000 мтр. дымка/ вылететь с аэродрома Паневежис не смогли.

Второй удар был нанесен в 15.40-15.45 в районе 10.12 миль западнее м.Свальферот.

В ударе участвовали: 9 ПЕ-2 и 15 ИЛ-2 с прикрытием.

Топмачтовики, после первого удара, были повреждены и вылететь не могли, дежурные группы торпедоносцев с аэродрома Паневежис, из-за плохих метеоусловий, также не могли вылететь.

В результате второго удара, отмечено еще попадание двух бомб /одной ФАБ-250 и одной ФАБ-100/ в крейсер.

По докладам экипажей и наземных наблюдател.постов, крейсер после удара прекратил обстрел наших войск, сбавил ход и дымящимся ушел курсом 220°.

В результате недостатка сил и средств по такой цели, как тяжелый крейсер, из-за неблагоприятной погоды в районе Паневежис, достигнутые три попадания не дали желательного эффекта. Крейсер только поврежден.

Всего за третий период произведено 699 с/в., из них: МТА-13, БА - 26; ША-207; РА-113, ИА - 339.

Потоплено: 3 ММ, 4 СКР, 3 БДБ, 2 СКА.

Предположительно потоплено: 1 М, 1 СКР, 1 ТР 4000 тонн водоизмещения.

Повреждено: 1 КР, 3 ММ, 3 СКР, 3 ТЩ, 4 БДБ, 1 ТР водоизмещением 4000 тонн.

Уничтожено: 12 автомашин, 5 складов с боезапасом, 5 арт. орудий, 1 батарея, 4 мин.батареи и до 300 человек живой силы.

Сбито: 30 ДБ-190, 1 Гамбург-140, 2 Арадо.

258

О Б Щ И Е Р Е З У Л Ь Т А Т Ы.

За период данной операции Военно-Воздушными Силами КВФ всего произведено 2313 самолетовылетов, из них:

штурмовиками.....	1055	с/в,
истребителями.....	943	с/в,
топмачтовиками.....	12	с/в,
пикировщиками.....	88	с/в,
разведчиками.....	275	с/в.

Израсходовано боезапаса: 127 ФАБ-250, 2278 ФАБ-100, 204 АО-25, 2482 РС-82, 127813 ВЯ, 204495 БС, 233555 ШКАС, 640 ОКБ-16, 192 ПЛАБ-2,5 , 2840 ШВАК.

Общее количество потопленных и поврежденных кораблей: потоплено - 13 транспортов, общим водоизмещением 52500 тонн, 7 СКР, 3 ММ, 11 СКА, 21 БДБ, 2 ТЩ, 1 КАТЩ, 18 мотоботов, 2 ДЕС катера, 8 СП, 1 лайба, 1 сухогрузная баржа, 1 танкер водоизмещением 3000 тонн и 1 буксир; предположительно потоплено - 1 ММ, 1 СКР, 1 транспорт водоизмещением 4000 тонн.

Повреждено: 12 транспортов общим водоизмещением 48 тысяч тонн, 1 КР, 1 ЭМ, 4 ММ, 5 СКР, 23 БДБ, 6 ТЩ, 2 мотобота, 9 СП, 3 сухогрузных баржи, 3 буксира.

В воздушных боях сбито всего 62 самолета противника, из них: 56 ФВ-190, 2 Гамбурга-140, 1 ДО-24, 2 Арадо, 1 ДО-217 /уничтожен на аэродроме/.

Уничтожено: в результате действий по сухопутным целям - 2 батареи ЗА, 7 арт.орудий, 25 автомашин, 2 повозки, 6 складов боезапаса, 1 склад горючего, 4 минометных батареи, 380 человек живой силы.

Потери: 40 самолетов, из которых - 31 ИЛ-2, 5 ЯК-7, 2 ЯК-1, 4 ЛАГГ-3.

О С Н О В Н Ы Е В Ы В О Д Ы:

1. Военно-Воздушные Силы КВФ с поставленными боевыми задачами в операции по освобождению островов Моонзундского архипелага справились вполне успешно. ВВС КВФ использовались, главным образом, для боевых действий по морским об"ектам - кораблям и плавсредствам противника.

255

Противнику нанесены значительные потери в корабельном составе и авиации.

2. Успех авиационного обеспечения операции по очищению острова Эзель от войск противника достигнут ВВС КБФ благодаря осуществлению тесного оперативного и тактического взаимодействия с легкими силами флота, войсками и авиацией Ленфронта.

3. Штабы дивизий вопросы боевого управления решали правильно и своевременно. Подготовка к выполнению операции велась самая тщательная и продуманная, охватывая значительный круг вопросов необходимых мероприятий. Каждый боевой вылет обеспечивался оперативно и тактически, с учетом расхода сил и имеемых средств. Управление частями и отдельными группами самолетов в процессе операции не нарушалось и было целеустремленным. Всякое изменение обстановки немедленно доводилось до летного состава.

4. Воздушная обстановка в районе боевых действий благоприятствовала успешному решению боевых задач. Истребительное противодействие противника было незначительным, наша авиация имела превосходство в воздухе.

5. Неблагоприятные метеорологические условия затрудняли выполнение боевых задач и создавали дополнительные трудности. Авиация в подобных условиях использовалась малыми группами, удары наносились не массированно, а парами самолетов. Отсутствие погоды на первом этапе в течение семи дней, вообще, исключало возможность всяких полетов.

6. Тактические приемы решения боевых задач были самые разнообразные и зависели от складывающейся обстановки. Оценка этой обстановки производилась, как летным составом, так и офицерами штаба, в основном, грамотно. Грамотное решение боевых задач обеспечивало успех и снижение боевых потерь от огня ЗА и истребителей противника.

7. Перебазирование двух штурмовых дивизий на новые аэродромы в условиях отсутствия ж.д. транспорта, недостатка автотранспорта вызывало в начале операции перебои в снабжении горючим и боезапасом. Боевое напряжение авиации снижалось. В частях 9 Штурмовой авиадивизии по состоянию на 15.10.44 г. на старых аэродромах оставалось 264 чел. технического и другого обслуживающего состава и до 70% имущества.

260

Только правильное распределение средств обеспечения, осуществление ряда предварительных мероприятий, оперативность в работе тыловых органов позволили с успехом решить поставленные боевые задачи, правда, иногда за счет перенапряжения сил личного состава.

НАЧАЛЬНИК ШТАБА ВВС КБФ
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ АВИАЦИИ:
/ БАРТНОВСКИЙ/.

НАЧАЛЬНИК ОПЕР.ОТДЕЛА ВВС КБФ
ПОДПОЛКОВНИК:
/ ЛИТВИН/.

Прош. 260 л., наклеено 58 фото

Мос 5.4.84

Ива 15.01.85

260 листов наклеено 58 фо

1-00

B84762

1502